

A BEYROUTH

L. Couve de Murville a rencontré M. Yasser Arafat

LIBRE PAGE 4

Le Monde

Fondateur : Hubert Beuve-Méry

Directeur : Jacques Fauvet

1,30 F

Algeria, 1 BA ; Maroc, 1,50 dir ; Tunisie, 100 m. ; Allemagne, 1 DM ; Belgique, 40 B ; Espagne, 22 pes. ; Grèce, 200 dr. ; Italie, 120 L. ; Pays-Bas, 1,50 f. ; Portugal, 1 esc. ; Suède, 2 kr. ; Suisse, 1 fr. ; Turquie, 10 m. ; Japon, 100 ¥.

LETTIN DE L'ÉTRANGER

Retrouvailles franco-vietnamiennes

Sept-neuf ans après l'échec de la conférence franco-vietnamienne de Fontainebleau...

La France a une ambassade à Hanoi. Elle en a une autre et renoué à Saigon...

La mission de Sainteny à Hanoi, en 1955, rapidement trouvée ses limites...

La visite présidentielle à Dijon

L'AVENIR DE LA LIAISON RHIN-RHONE ET LA POLITIQUE DES VOIES NAVIGABLES

L'AVENIR DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE

MADRID : le roi Juan Carlos 1er lance un appel à la concorde

- Une société libre et moderne demande la participation de tous
Les Espagnols sont des Européens et il faut en tirer les conséquences

Le prince Juan Carlos a prêté, samedi 22 novembre à 12 h. 35, devant les Cortès et le Conseil du royaume réuni à Madrid, le serment de fidélité à la Constitution...

Pendant ce temps, la foule continuait de défilier, nombreuse et recueillie, devant la dépouille mortelle de Francisco Franco...

LISBONNE : la volte-face du général Otelo de Carvalho met le comble à la confusion

Le compromis sur une restructuration militaire auquel était parvenu le 21 novembre le Conseil de la révolution portugaise a volé en éclats quelques heures seulement après avoir été signé.

Donner les moyens d'affirmer son autorité. Les parachutistes de l'AMI avaient dynamité l'émetteur de Radio-Renaissance tenu par les gauchistes.

UN CHANGEMENT DE STYLE

Madrid. — Juan Carlos de Bourbon et Bourbon, promu capitaine-général dans les trois armes, jeudi dernier, par le Conseil de régence...

avec le peuple... La royauté englobe tous les Espagnols. Que tous comprennent avec générosité et hauteur de vue que votre avenir se fonde sur la concorde nationale.

AU JOUR LE JOUR BERNÉS

A l'occasion de la mort du général Franco, les drapeaux français seront en berne. Mais seulement aux balcons des ministères...

M. Fourcade et la Sécurité sociale

L'idée d'accroître les cotisations des assurés dresse contre elle l'unanimité des syndicats

Personne ne ignore maintenant : la Sécurité sociale est menacée en 1976 d'un déficit d'au moins 8 milliards de francs...

AU FESTIVAL CINÉMATOGRAPHIQUE DE PARIS

Les triomphes de l'Italie

Des spectateurs qui supportent stoïquement des films américains non doublés, qui applaudissent, debout, à la fin des séances...

nos information page 5.)

(Lire la suite page 29.)

(Lire la suite page 3.)

(Lire la suite page 3.)

(1) Ed. Grasset.

EUROPE

STALLAN... U ROI D'ESPAGNE

UN CHANGEMENT DE STYLE

(suite de la première page.) ans après avoir été désigné... chef du gouvernement, M. Carlos Arias Navarro.

L'amnistie attendue héritiers de Franco, gardiens... de la 18 juillet 1958, attend...

Les groupes de l'opposition

mandent un référendum sur le futur régime... I. Santiago Carrillo, José Vidal...

Madrid, la Junte démocratique... et la Plate-Forme de conver-

Union militaire démocratique... nisation clandestine qui re-

les lecteurs qui vivent hors de France Le Monde présente une sélection hebdomadaire et y trouveront une sélection d'informations, commentaires et critiques parus leur quotidien. Numéro men sur demande.

Belgique APRES DES DÉBATS TRÈS HOULEUX

La Chambre adopte la loi sur les fusions de communes

De notre correspondant Bruxelles. — Au cours de la nuit du vendredi 21 au samedi 22 novembre...

Portugal La volte-face du général de Carvalho (Suite de la première page.) Un communiqué du Copcon...

Le plus sûr atout de la gauche Le Copcon, sous la direction de son commandant...

A VIENNE Le Pen-Club lance un appel aux autorités tchécoslovaques en faveur de tous ceux qui sont détenus pour délit d'opinion

De notre correspondant Vienne. — Alors que le congrès du Pen-Club international...

Une littérature clandestine La situation des intellectuels dans ces deux derniers pays a été exposée...

MANUEL LUCBERT. (1) Dans une autre motion, le PEN tchèque et slovaque...

A travers le monde Danemark SIX MILLE TROIS CENTES NAVIRES ENVIRON...

Océan Indien

Les participants à la « nouvelle marche verte » sur Mayotte ont regagné Moroni

La « nouvelle marche verte », selon le terme employé par le radio de Moroni...

Paris doit aider à la réconciliation des Comoriens

nous déclare M. Mouzaouir Abdallah, membre du Conseil exécutif national

« Est-ce le rôle de la France de déterminer s'est donc auto-déterminer s'est donc auto-déterminer... »

Union soviétique M. ANDRE SAKHAROV a proposé aux autorités soviétiques...

هكمان النمل

ASIE

DIPLOMATIE

Vietnam

LA FIN DE LA CONFÉRENCE SUR LA RÉUNIFICATION

future Assemblée nationale devra régler graves problèmes économiques du Sud

La première rencontre entre parlementaires rivaux et diplomates vietnamiens depuis l'écroulement du pouvoir par le G.R.P. à Saigon...

des organisations humanitaires à accorder une aide au Vietnam. D'autre part, les chambres de commerce américaines de la région Asie-Pacifique demandent le rétablissement des relations économiques entre l'Indochine et les États-Unis.

De notre correspondant

Après la conférence sur la réunification à Saigon, la conférence sur la réunification a réouvert à Paris qui prévoit une participation américaine à la reconstruction du Vietnam.

Après les élections, l'Assemblée nationale pour la première fois, les quelque quarante-cinq millions de Vietnamiens se transformeront en Assemblée constituante pour régler les modalités finales de la réunification.

Corée du Sud

Accusées de subversion communiste

VINGT ET UNE PERSONNES DONT DEUX PRÊTRES ONT ÉTÉ ARRÊTÉS

Séoul (A.F.P., Reuter). — Vingt et une personnes, dont deux prêtres catholiques, ont été arrêtés samedi 22 novembre par les services de contre-espionnage sud-coréens.

Chine

PÉKIN DEVIENT BEIJIN

Pékin (A.F.P.). — Pour la première fois, la presse officielle a demandé, vendredi 21 novembre, l'utilisation du pinyin...

Le pinyin est une transcription phonétique des idéogrammes, dont la publication, déjà réalisée, est diffusée à l'étranger.

LA COMPOSITION DE LA DÉLÉGATION FRANÇAISE À HANOÏ

La délégation française dirigée par M. de Courcel, secrétaire général du Quai d'Orsay, quittera Paris pour Hanoï lundi 24 novembre.

AMÉRIQUES

Canada

Le gouvernement du Québec écarte le maire de Montréal de la préparation des Jeux olympiques

Québec. — Sans doute pour la première fois dans l'histoire des Jeux olympiques, une ville hôte ne respecte pas ses propres engagements pour éviter le pire.

Le projet de loi qui a l'appui de l'opposition, une « loi des Jeux olympiques », aura désormais pour mandat de « construire, aménager, exploiter les installations olympiques en vue de la vingt et unième olympiade de Montréal 1976 ».

En prenant le contrôle entier des Jeux, sept mois avant leur ouverture, le gouvernement du Québec entend surveiller l'échec de façon efficace et éviter, là où il le peut encore, quelques économies en réduisant certains équipements luxueux, ce que le maire de Montréal refusait.

La nouvelle Régie des Jeux olympiques restera propriétaire des installations jusqu'à ce que toute la dette ait été éteinte. Le gouvernement du Québec aura voté d'ici à la fin de la semaine une loi évinçant complètement de l'organisation des Jeux le maire de Montréal, M. Jean Drapeau, et l'administration municipale qu'il dirige.

Les conversations de M. Sauvagnargues à Pékin ont été courtoises mais sans résultat concret

De notre correspondant

Pékin. — M. Sauvagnargues, qui passe la journée de samedi 22 novembre à Souchow, a résumé à sa manière devant les journalistes qui l'accompagnaient l'impression générale que lui laisse son séjour à Pékin.

M. Sauvagnargues a passé, jeudi, cinq heures avec son collègue chinois M. Chiao Kuan-hua, et une heure, vendredi, avec le vice-premier ministre, M. Li Hsiang-shan.

Sur le plan plus général des relations internationales, les conversations ont donné lieu à l'échange de vues entre les deux hommes d'État.

Reste évidemment le problème de la détente, sur lequel M. Chiao Kuan-hua, jeudi et M. Li Hsiang-shan, vendredi, se sont longuement entendus.

Une certaine manœuvre, les interlocuteurs chinois de M. Sauvagnargues paraissent prendre plus volontiers leur parti de ces divergences avec le représentant de la France qu'avec M. Kissinger.

En visite à Paris

LE VICE-PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ÉTAT DE LA R.D.A. ATTEND UN DÉVELOPPEMENT DES RELATIONS ENTRE SON PAYS ET LA FRANCE.

M. Heinrich Homann, vice-président du Conseil d'État de la République démocratique allemande, vient de faire un séjour en France. Le Conseil d'État est l'organe qui exerce collectivement les fonctions de chef d'État.

M. Homann est très satisfait de son séjour en France et des entretiens qu'il a eus avec le premier ministre, M. Jacques Chirac, le président de l'Assemblée nationale, M. Edgar Faure, et avec M. Bernard Lemaire.

SOLIDARITÉ AVEC LE M.P.L.A.

Mouvement Populaire de Libération de l'Angola. A l'occasion de la proclamation de la République Populaire d'Angola le 11 novembre 1975, la JUNTE DE COORDINATION REVOLUTIONNAIRE...

Quelle ligne prendre? Comment changer? Où est l'arrêt? le guide Paris bus l'autobus facile!

vie dans un district des Hauts-Plateaux du Sud

M. Jay Scarborough, étudiant à l'université américaine de Cornell, se trouvait à Ban-Me-Thuot lorsque, le 1er mars, la ville des Hauts-Plateaux est passée aux mains des révolutionnaires.

Le district a aussi accueilli sept cents anciens officiers de l'armée saigonaise, ainsi que plusieurs centaines de soldats américains. Les officiers appartenant à la 23e division, et capturés dans la province de Dariao furent détenus dans des camps temporaires avant d'être réacheminés au village de Thanh-Binh fin mai (plus de deux mille soldats furent libérés de leur côté le 15 mai).

Le camp était officiellement appelé Trại Cai Tao Sĩ Quan Ngây, ce qui signifie « camp pour la rééducation des officiers fanatiques ». Le temps s'y partageait entre les conférences politiques et le travail manuel.

Le projet de loi qui a l'appui de l'opposition, une « loi des Jeux olympiques », aura désormais pour mandat de « construire, aménager, exploiter les installations olympiques en vue de la vingt et unième olympiade de Montréal 1976 ».

POLITIQUE

LES TRAVAUX PARLEMENTAIRES

Au Sénat : le danger reste l'inflation, rappelle M. Jean-Pierre Fourcade

Le débat, qui s'est engagé le 21 novembre, au Sénat, sur le projet de loi de finances pour 1976, a fait apparaître, dès les premières heures, un clivage, plus net que jamais, entre la droite et la gauche.

M. JEAN-PIERRE FOURCADE, ministre de l'économie et des finances, succède au rapporteur général et présente son budget. Les dépenses progressent, indique-t-il, à un rythme voisin de celui de la production intérieure brute (13,1%).

« incertain », et l'évolution du commerce extérieur « préoccupante ». « Certains poursuivent, mais à présent, c'est aux particuliers que je destinerai les prochaines émissions ».

d'une telle situation et réclamaient pour les entreprises un allègement de leurs charges.

Ce que M. Pierre Fourcade a dit à ce propos, notamment sur le déficit de la Sécurité sociale (et les moyens de le combler) et sur une éventuelle réallocation des bilans, a satisfait la plupart des sénateurs de la majorité. Dans l'exposé qui a ouvert la

discussion, le rapporteur général, M. René Monory

centr.), a été assésé sur le budget qui en est l'expression de manquer même, de n'apporter aucune réforme de structure et « un aspect de provisoire », comme s'il avait été coupé p modifié en cours d'exécution.

l'ancien ministre des affaires étrangères, considère comme erratique toute modification de taux de change qui ne correspond pas à un changement dans les économies.

M. CLUZEL (Union centr.), interroge le ministre sur sa politique à l'égard du commerce et de l'artisanat. Le budget, en effet, ne comporte aucune disposition pour harmoniser le régime fiscal des commerçants, comme le prévoyait la loi d'orientation. Il exprime aussi son inquiétude au sujet de la déflation locale et de la réforme qui a été promise.

TINGER (U.D.R.), soulève la situation financière de

prises est mauvaise, mais mesures prises en sept dépense les moyens de insuffisants dont dispose ément en face d'un budg de la nation qui ne c croître. Il approuve le m ne pas vouloir surcha les entreprises pour résoudre cit de la Sécurité socia domande en quel consi solution de « l'appel au des ». Le sénateur de P draît, enfin, savoir quel e exact du comité de restru industrielle.

A l'Assemblée nationale : le vote sur le texte abaissant la limite d'âge des fonctionnaires est renvoyé à mercredi

A la demande de M. Gabriel Péronnet, secrétaire d'Etat à la fonction publique, l'Assemblée nationale ne se prononcera que mercredi 26 novembre sur le projet de loi abaissant la limite d'âge des fonctionnaires.

ment, de reculer la limite d'âge de deux ans par enfant à charge (ce recul ne pouvant excéder cinq ans) et de maintenir à soixante-sept ans l'âge de la retraite des inspecteurs généraux de l'instruction publique.

LA TRAHISON DES CLEFS

La presse, la radio, la télévision insistent trop souvent, parait-il, sur l'absentéisme des députés. C'est exact, car, disent-ils, le Parlement subit ainsi un discrédit inmérité.

que le gouvernement ne subisse une cuisante défaite. Cette voix pour, dont celle de M. S. oustille (réformateur), absent; une voix contre, celle de M. Ollivro, député réformateur des Côtes-du-Nord qui, rejoint par téléphone à Guingamp où il se trouvait alors, se déclara très surpris d'avoir participé à un vote pour lequel il n'avait laissé aucune consigne particulière.

que M. Péronnet se soit manifesté, alors qu'il était évident que l'audience serait des plus restreintes. « Veil inutile des chercheurs », le professeur Georges Mathé, directeur de l'Institut de cancérologie et d'immunogénétique de Villejuif, a, en cours d'une conférence de presse, regretté 21 novembre, lancé un nouveau cri d'alarme en faveur de la recherche cancérologique française.

Le document P.C.F.-P.C.I.

M. KRIVINE : une stratégie qui néglige la nécessité de la révolution.

M. Alain Krivine, membre du bureau politique de la Ligue communiste révolutionnaire, analyse, dans l'édition de l'hebdomadaire Rouge, le document commun signé par le P.C.F. et le P.C.I. Il note, à propos de la stratégie des deux partis :

LE MONDE diplomatique

LES TROMPE-L'OEIL DU DÉSARMEMENT (Michel Vinciguerra) LES MINORITÉS NATIONALES EN CHINE (Roland Berger) LE NUMERO : 7 5, rue des Italiens, 75427 PARIS - CEDEX 08. Publication mensuelle du Monde. En vente partout

M. FOURCADE : l'esprit de Rambouillet portera ses fruits

M. FOURCADE reprend alors la parole pour répondre aux orateurs et déclare notamment :

M. TOURNAN (P.S.) souligne que « c'est le capitalisme qui crée structurellement le chômage et l'inflation ». Ce budget, estime-t-il, n'apporte aucune réponse aux interrogations du peuple. Il permettra à peine de réajuster à 90 % l'hypothèse base du Plan au matière d'équipements collectifs.

M. FOURCADE : l'esprit de Rambouillet portera ses fruits

M. FOURCADE reprend alors la parole pour répondre aux orateurs et déclare notamment : « Le monde basculera-t-il dans le protectionnisme ? Tous les pays en éprouvent la tentation, quels que soient les dangers d'un tel retour en arrière. Cependant, nous espérons en avoir conjuré le danger à Rambouillet et nous avons obtenu des engagements au sein de la C.E.E. »

M. Blin et M. Descaux ont parlé d'un

Descaux ont parlé d'un « Les socialistes ont soutenu les entreprises de faire / crise. Deux thèses s'affr cet égard, celle de la pa tion des travailleurs et celle naurissement des entrepr a été notamment sout Bruzelles par les sun allemand. Je crois qu'il ppre la fiscalité de la pré sentation des bilan que le financement du bu cial, qui risque, effectives, défavoriser les entrepr- « Descaux. (...) »

MÉDECINE

LE PROFESSEUR GEORGES MATHÉ S'ÉLÈVE CONTRE L'INSUFFISANCE DE LA RECHERCHE SUR LE CANCER

« La véritable prévention du cancer, c'est la recherche de ses causes. En disant que la recherche n'a jamais rien donné, l'État se livre à des recherches » : le professeur Georges Mathé, directeur de l'Institut de cancérologie et d'immunogénétique de Villejuif, a, en cours d'une conférence de presse, regretté 21 novembre, lancé un nouveau cri d'alarme en faveur de la recherche cancérologique française.

DÉFENSE

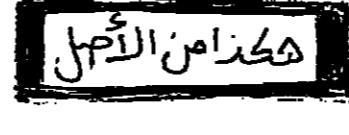
TANT EN FRANCE QU'ÀUX ÉTATS-UNIS

Le maintien de l'activité dans les usines d'armement dépend de plus en plus de l'exportation

Tant en France qu'aux États-Unis, l'activité dans les usines d'armement dépend de plus en plus de l'exportation. Cette situation inquiète de nombreux responsables politiques dans les deux pays. A Washington, M. Les Aspin, représentant démocrate du Wisconsin, a qualifié cette évolution d'« extrêmement dangereuse ».

Contre l'intérêt du client national

Antien ministre U.D.R., M. Le Theule conduit que « la solidité » des industries d'armement et « la satisfaction prioritaire des besoins des armées françaises » dépendent d'un meilleur équilibre entre les exportations et les commandes nationales, et l'expérience montrant que, pratiquement, ne se vendent que les matériels dont se dotent nos propres forces ».



ÉDUCATION

CARNET

Dans l'Essonne

Les enseignants et des élèves contestent vivement l'opportunité de la fermeture du lycée de Corbeil

Le lycée de Corbeil-Essonnes (Essonne) est légal d'enseignement technique qui lui est resté ouvert jusqu'au 20 novembre, à la suite d'une décision du recteur de Versailles, M. Pierre Albarède...

La décision du recteur de Versailles fait partie de la réponse de l'administration à la campagne du SGEN-C.F.D.T. effectuée en septembre, mais aussi à celle entreprise par le parti et les Jeunesses communistes dans les établissements secondaires.

Éviter le désordre ?

En décidant de fermer le lycée de Corbeil, M. Pierre Albarède, recteur de Versailles, a donné une curieuse réponse à l'illustration de sa thèse : le désordre.

Des élèves de onze ou douze ans renvoyés brusquement de leur établissement et l'effort fait bien que mal le regarder leur domicile à l'heure du désordre.

Une amnésie involontaire ? C'est sans doute dans ce changement d'atmosphère que réside l'origine de l'opposition menée par la quasi-totalité des professeurs à l'initiative du Syndicat national de l'éducation nationale...

Comprise de cette façon, une « politique de fermeté » à l'égard des enseignants et des élèves est-elle encore de mise ? La perspective d'une mise à l'écart des enseignants...

LE COMITÉ POUR UN SYNDICAT DES ÉTUDIANTS DE FRANCE PRÉSENTERA DES LISTES AUX ÉLECTIONS UNIVERSITAIRES

Les responsables du COSEF (Comité pour un syndicat des étudiants de France) animé par des étudiants socialistes, dont c'était la première apparition nationale depuis la création de ce mouvement, ont exposé vendredi 21 novembre au cours d'une conférence de presse leurs intentions et leur stratégie.

DES CHEFS D'ÉTABLISSEMENTS CONTRE LA PORNOGRAPHIE

Les chefs d'établissement de l'Union syndicale nationale des administrateurs de l'éducation nationale (syndicat indépendant) ont adopté un communiqué contre « l'introduction de la pornographie » dans les lycées et collèges.

Fiançailles

Le docteur Louis Serfaty et Mme. Le docteur Alain Michellier et Mme. sont heureux d'annoncer les fiançailles de leurs enfants.

Décès

Mme Marc Codron, M. et Mme Xavier Codron et leurs enfants, M. et Mme François Codron, leurs enfants et petite-fille, M. et Mme Jean-Paul Codron et leurs enfants, M. et Mme Michel Codron et leurs enfants.

Anniversaires

On nous prie d'annoncer le décès de M. le chanoine Jean LECOUVETTE, ancien sous-officier militaire, survenu le 20 novembre 1975.

Bienfaisance

Pour les Noël de la solidarité, le Secours populaire français organise un grand rendez-vous, samedi 22 novembre, de 14 à 20 heures.

Communications diverses

Le 21 novembre 1975, sous la présidence d'honneur de M. Robert Galley, ministre de l'équipement, en présence de nombreux personnalités officielles et des affaires.

DÉFENSE

Des femmes vont occuper des postes techniques et administratifs dans la gendarmerie

Après le premier ministre, M. Yvon Bourges, ministre de la Défense, rendra visite, lundi 24 novembre, à la gendarmerie nationale spectera les unités d'instruction du fort de Charenton, le groupe d'instruction de la gendarmerie nationale contre les auteurs de délits et le groupe de gendarmerie mobile de Maisons-Laffitte.

Les « gendarmettes » du contingent

Comment peut-on être « gentille » ? « Il existe ici un de camaraderie qu'on ne peut pas acheter, raconte une recrue qui a demandé un an de service militaire dans la gendarmerie. Je ne suis pas dans le service, je suis dans la formation. On m'a fait connaître les conditions de la formation. On m'a dit que c'était un service militaire, mais que c'était différent.

RELIGION

Selon les statistiques du Saint-Siège LE NOMBRE DES PRÊTRES DANS LE MONDE A DIMINUÉ MOINS RAPIDEMENT EN 1974 QU'EN 1973

Rome (A.F.P.). — Selon les statistiques publiées par le Saint-Siège, il y a 695 millions de catholiques dans le monde, soit 18 % de moins de habitants de la Terre, proportion constante.

Un commando de sept personnes, ayant entre vingt et vingt-cinq ans, armées de marteaux et de barres de fer, se réclamant de la Nouvelle Action française, a pénétré dans le lycée Honoré-de-Balzac (Paris - XVII^e), vendredi 21 novembre à la rentrée des classes. Ils ont lacéré des affiches, distribué des tracts proclamant « la République, c'est la mort des libertés, c'est la guerre civile » et frappé des élèves et des enseignants avant d'être expulsés par le proviseur et des professeurs.

AÉRONAUTIQUE

LES ACTIONNAIRES DE LA SNIAS SONT CONVOQUÉS POUR LE 4 DÉCEMBRE EN ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE.

Une assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la Société nationale industrielle aéronautique (SNIAS) est convoquée pour le jeudi 4 décembre, à la demande du ministre de la Défense, M. Yvon Bourges, ministre de l'industrie aéronautique.

Le comité central d'entreprise de la SNIAS, réuni jeudi 20 novembre, à Paris, a été informé par le président-directeur général, M. Charles Cristofini, de la proposition au cours de l'Assemblée de cette réunion, les élus et représentants de la C.G.T., de la C.F.T.C., de la C.F.D.T. et de la C.G.C. au comité central d'entreprise ont annoncé qu'ils allaient demander audience au premier ministre, M. Jacques Chirac, afin que celui-ci leur donne des assurances sur les moyens financiers et humains à la disposition de l'aéronautique pour permettre le développement des programmes en cours et la garantie de l'emploi.

On nous prie d'annoncer le décès de M. le chanoine Jean LECOUVETTE, ancien sous-officier militaire, survenu le 20 novembre 1975.

Pour les Noël de la solidarité, le Secours populaire français organise un grand rendez-vous, samedi 22 novembre, de 14 à 20 heures.

Le 21 novembre 1975, sous la présidence d'honneur de M. Robert Galley, ministre de l'équipement, en présence de nombreux personnalités officielles et des affaires.

Le 21 novembre 1975, sous la présidence d'honneur de M. Robert Galley, ministre de l'équipement, en présence de nombreux personnalités officielles et des affaires.

Le 21 novembre 1975, sous la présidence d'honneur de M. Robert Galley, ministre de l'équipement, en présence de nombreux personnalités officielles et des affaires.

Le 21 novembre 1975, sous la présidence d'honneur de M. Robert Galley, ministre de l'équipement, en présence de nombreux personnalités officielles et des affaires.

Le 21 novembre 1975, sous la présidence d'honneur de M. Robert Galley, ministre de l'équipement, en présence de nombreux personnalités officielles et des affaires.

Le 21 novembre 1975, sous la présidence d'honneur de M. Robert Galley, ministre de l'équipement, en présence de nombreux personnalités officielles et des affaires.

Le 21 novembre 1975, sous la présidence d'honneur de M. Robert Galley, ministre de l'équipement, en présence de nombreux personnalités officielles et des affaires.

Le 21 novembre 1975, sous la présidence d'honneur de M. Robert Galley, ministre de l'équipement, en présence de nombreux personnalités officielles et des affaires.

Le 21 novembre 1975, sous la présidence d'honneur de M. Robert Galley, ministre de l'équipement, en présence de nombreux personnalités officielles et des affaires.

Le 21 novembre 1975, sous la présidence d'honneur de M. Robert Galley, ministre de l'équipement, en présence de nombreux personnalités officielles et des affaires.

كادمان النحل

ÉQUIPEMENT

RÉGIONS

P.T.T.

MODERNISATION DES CHÈQUES POSTAUX Multiplication des distributeurs automatiques de billets

Extension des possibilités de découverte Les P.T.T., qui souhaitent améliorer la compétitivité des chèques postaux par rapport aux chèques bancaires... L'autre part, il est envisagé d'étendre les découvertes sur les chèques postaux jusqu'à 3000 F dans des conditions qui viennent d'être définies par le secrétaire d'État aux P.T.T.

Paris

Les Halles : un cadeau aux privés? Le point de vue de la SEMAH

M. Jean Gafer, conseiller communiste de Paris, expliquait dans l'entretien qu'il nous avait accordé... Les propositions concrètes de M. Gafer sont surprenantes: elles tendent tout simplement à transférer à la collectivité le risque commercial que l'opération entend faire assumer à des intérêts privés...

Corse

La première des trois « journées » de manifestation n'a donné lieu à aucun incident

L'ordre de grève lancé par les comités de soutien aux patriotes emprisonnés a été suivi, le 21 novembre, à partir de 16 heures, par la presque totalité des commerçants de la Corse. Des arrêtés de travail ont été pris en matière de quelques entreprises sur les ports de Bastia et dans certains services publics... Ce samedi, les comités de soutien déposent des motions dans les préfectures et sous-préfectures. Dimanche, à partir de 14 h. 30, un rassemblement est organisé à Ajaccio, sur la côte orientale.

De notre envoyé spécial

FAITS ET PROJETS

DEUX ANS DE TRAFIC SOUS LE MONT-BLANC. - Ouvert depuis le 20 octobre 1965, le tunnel sous le Mont-Blanc a été franchi par 277 857 véhicules en dix ans... L'AUTOROUTE DU LÉMAN TERMINEE. - L'autoroute du Léman reliant Genève à Aigle (canton de Vaud) (100 kilomètres) est terminée...

Transports

PARIS-RIO-DE-JANEIRO EN « CONCORDE ». - Un aller-retour Paris-Rio-de-Janeiro à bord de Concorde coûtera 12 850 F. Les services aériens de la compagnie sont en plein développement, en effet, d'après une communication des tarifs qui entrerait en vigueur, le 21 janvier prochain...

CINQ MILLE NOUVEAUX PARCELS. - Le préfet de Paris a proposé à l'assemblée municipale d'installer en 1976 cinq mille nouveaux parcelles dans la capitale... Dans les quartiers de la Madeleine, de la gare Saint-Lazare et de certains grands magasins, les tarifs pourraient être portés à 3 francs l'heure (2 francs actuellement). On compte à ce jour dans Paris vingt et une mille six cent vingt-cinq parcelles.

« Une maturité de bon augure »

Alain, pour M. Max Simeoni, porte-parole des comités de soutien et frère du leader de l'ARC emprisonné, la « maturité » dont ont fait preuve les lycéens est de bon augure pour la réussite des journées d'action... Bastia - « On avait d'abord envisagé une journée de grève, mais c'était trop, déclara ce commerçant qui vient de boucler son magasin. Seize heures, cela va, on ne rate pas trop de clients... »

POUR UN POUVOIR PROVINCIAL

II. - Décentraliser la gestion à deux niveaux

par ALAIN PEYREFITTE

Dans un premier article (« Le Monde » du 22 novembre), M. Alain Peyrefitte a analysé et écarté l'idée de pouvoir régional et rappelé les limites de la décentralisation... Mais cette suggestion ne signifie que l'on doit maintenant à ces communautés locales des responsabilités gestionnaires qu'elles ne sont pas faites pour exercer... La loi de fusion des communes de 1971 a échoué, car elle supposait le héra-kiri. Si les fusions avaient fait passer le nombre de communes de trente-sept mille à quatre ou cinq mille, elles auraient été utiles...

ne prétend pas lui faire jouer le rôle de chef d'entreprise; il n'en a pas le droit; cette réalité sociologique en supprimant jusqu'à son nom. En ce sens, qu'on ne dise pas qu'il y a trop de communes; il n'y en a pas assez en secteur urbain. Dans la foule solitaire des grandes villes, les citoyens sont perdus. Il faudrait autant de maires, de maires et de conseils municipaux qu'il y a de quartiers ayant des caractéristiques propres. La démocratie municipale fournit des rouages irremplaçables de la participation. Notamment dans les nouvelles zones d'urbanisation. Et qui ne coûtent à peu près rien, puisqu'ils reposent sur le bénévolat. Mais cette suggestion ne signifie que l'on doit maintenant à ces communautés locales des responsabilités gestionnaires qu'elles ne sont pas faites pour exercer... La loi de fusion des communes de 1971 a échoué, car elle supposait le héra-kiri. Si les fusions avaient fait passer le nombre de communes de trente-sept mille à quatre ou cinq mille, elles auraient été utiles... Mais le maire demeure le premier magistrat de cette communauté élémentaire; il ne faut pas toucher aux symboles. Mais qu'on

pour la gestion départementale, manifeste par l'absentéisme aux élections cantonales, surtout en ville. Encore qu'on n'ait pas semblé s'en apercevoir jusqu'aujourd'hui, les institutions départementales ont besoin d'être profondément renouvelées... Prenons acte encore de l'utilité de la région, qui rend déjà de grands services et peut en rendre de plus grands encore. D'abord, comme espace approprié au traitement de certains problèmes ou à l'organisation de certaines techniques: l'université, la télévision régionale et non, pour longtemps encore, départementale... La région présente l'avantage d'être un échelon, où les habitudes ne sont pas encore cristallisées. Elle couvre une aire géographique suffisante pour appeler à sa gestion des problèmes régionaux et sociaux avec un certain recul. Mais elle a l'inconvénient de cet avantage: la distance, avec le risque de voir se constituer une technocratie régionale aussi oppressive que la technocratie parisienne... Rien n'empêchera, en outre, les districts et les départements de s'associer pour former des syndicats à géométrie variable, suivant la nature des problèmes traités... Mais seules les décisions seraient prises au niveau de l'établissement public régional. L'association et la gestion s'effectueraient — sauf exception dûment spécifiée dans la loi — au niveau des départements ou des districts.

La commune Prenons acte de l'existence des communes. Elles viennent du des âges. La plupart d'entre elles sont vivantes. Pourquoi les supprimer? Pourquoi les fusionner? Pourquoi l'autre? La passion d'être Français leur rend cette diminution capitale dans l'inegalité. Les habitants de communes ont le sentiment d'appartenir à cette communauté... Les petites communes veulent leur dignité de communes même degré de plus en plus. Leur maire doit le garder son titre à part. Pour son autorité morale, il ne faut pas laisser le grand électeur, son le chef élu du groupe... Mais il continue à conseiller, à diriger, à réprimander, à punir, à rassurer, à protéger, à consoler, à encourager, à accompagner, à servir, à accompagner, à servir...

Le canton Prenons acte de la dépression du canton en tant que tel. Il ne sert de cadre qu'à l'élection du conseiller général, qui n'a aucun pouvoir de gestion sur lui. Il faut aussi se demander si l'assemblée départementale est aujourd'hui émue dans les meilleures conditions, avec un dévouement plus qu'une représentation. France archaïque du début du siècle. La création de cantons supplémentaires dans les villes n'est qu'un empire sur une jambe de bois; souvent, les limites de ces nouveaux cantons ne correspondent à aucune réalité et leur création fait immuablement accuser le gouvernement d'arbitraire et de truquage électoral. Mais il suffirait de peu de retouches pour que les cantons apparaissent, en milieu rural, comme le meilleur relais de coopération intercommunale et retrouvent ainsi le rôle qu'ils ont perdu. Les maires — regroupés pourtant dans une association peu suspecte d'être favorable au gou-

vernement — avaient fait bon accueil, à la veille de mai 68, au projet de secteur de coopération intercommunale... Appellons par commodité district (urbain ou rural) la nouvelle entité de coopération intercommunale... Prenons acte de l'extinction progressive de l'arrondissement, qui ne représente plus un réel niveau de décision... Prenons acte de l'utilité du département, cadre permanent de la vie nationale, depuis près de deux siècles; déjà assez éloigné des électeurs pour n'être pas soumis à la démagogie, et suffisamment proche pour pouvoir s'adapter aussitôt à une société qui change vite... Rien n'empêchera, en outre, les districts et les départements de s'associer pour former des syndicats à géométrie variable, suivant la nature des problèmes traités... Mais seules les décisions seraient prises au niveau de l'établissement public régional. L'association et la gestion s'effectueraient — sauf exception dûment spécifiée dans la loi — au niveau des départements ou des districts.

LES CONDITIONS D'UNE RÉFORME

Prochain article:

il existe un parti qui recueille 80% des suffrages: les Européens qui veulent l'unité de l'Europe

Ils doivent avoir le droit
de voter pour l'Europe.
L'auront-ils le 1^{er} décembre ?

Les faits

15 octobre 1974

Le gouvernement français adresse aux autres gouvernements de la Communauté un mémorandum proposant de fixer une date pour l'élection européenne ;

9-10 décembre 1974

Le sommet de Paris retient la date de 1978 et invite le Parlement européen à faire des propositions en vue de son élection directe ;

14 janvier 1975

Le Parlement européen approuve un « projet de convention pour l'élection du Parlement européen au suffrage universel direct » fixant la date de l'élection au premier dimanche de mai 1978 ;

16-17 juillet 1975

A Bruxelles, le Conseil européen décide d'examiner le projet du Parlement européen et de se prononcer à son sujet à Rome le 1^{er} décembre 1975 ;

1^{er} décembre 1975

L'élection européenne est à l'ordre du jour du Conseil européen à Rome.

Pourquoi les Européens demandent l'élection européenne

Le cadre politique étroit des Etats-nations d'Europe a montré son incapacité à réaliser l'union économique et monétaire et à remédier aux maux chroniques dont souffre le continent :

- l'absence de contrôle démocratique de l'économie européenne ;
- le sous-développement des régions pauvres et les inégalités sociales ;
- le manque d'un rapport d'égal à égal avec les Etats-Unis et l'Union Soviétique.

L'Europe actuelle des bureaucrates et des technocrates n'a pas réussi à empêcher l'aggravation des déséquilibres économiques et sociaux. Sans pouvoir politique européen, la liberté des échanges signifie seulement, pour les régions pauvres d'Europe, le transfert de leurs richesses et l'émigration vers les régions riches.

La France paie aujourd'hui les coûts sociaux d'une intégration économique sans intégration politique.

Les limites hexagonales de la vie politique coûtent au pays une division paralysante, dangereuse pour la démocratie.

Les risques, de plus en plus évidents, de dilution de la Communauté ont imposé la nécessité d'ouvrir la voie à l'unification politique par la participation populaire.

L'élection européenne : une occasion historique

Seule l'unité politique de l'Europe peut :

- conjurer durablement la crise économique
- permettre aux nouvelles générations de construire un avenir de progrès social dans la liberté ;
- rétablir l'équilibre avec l'Union Soviétique, les Etats-Unis et garantir la participation Européens à la détente et à la construction d'un nouvel ordre économique mondial ;
- rendre aux Français la capacité de réfléchir l'Etat et de consolider la démocratie.

L'élection directe donnera au Parlement européen la force nécessaire pour permettre à l'élection européenne d'être menée à son terme.

Citoyens européens, exigez de vos gouvernements qu'ils s'engagent irrévocablement sur la date de la première élection européenne !

Citoyens européens, exigez de vos élus, de vos partis, de vos députés, de vos associations qu'ils respectent votre volonté !



Mouvement fédéraliste européen
Section française de l'Union des Fédéralistes européens (U.E.F.)
6, rue de Trévise - 75009 Paris
26, rue Sala - 69002 Lyon
26, rue Espariat - 13100 Aix-en-Provence

مركز العمل

ETRANGER

Reflets du monde entier

L'action

Le fromage en savait long...

Les secrets du canal de Suez sont bien gardés, selon le quotidien nésidien L'ACTION, qui écrit : « Un morceau de fromage est à l'origine d'une vaste enquête que mènent les autorités du canal de Suez et le ministre égyptien de la guerre. »

TO THE POINT

« Taisez-vous, méfiez-vous... »

« La Rhodésie, en bonne ex-colonie britannique, est revenue à l'époque de la dernière guerre dans ses efforts pour freiner les conversations imprudentes qui pourraient causer du tort au pays », raconte THE POINT INTERNATIONAL de Johannesburg.

Watergate junior

Il n'y a vraiment plus d'enfants, si l'on en croit l'INTERNATIONAL HERALD TRIBUNE, qui publie cette information : « Selon un rapport publié par l'Association des assistants d'enseignement, des écoles ont, en Écosse, mis sur écoute les conversations privées de certains de leurs professeurs. »

The New Yorker

Le plus beau cadeau de l'année « Un merveilleux cadeau pour toutes les circonstances. Qu'est-ce ? Selon une annonce publicitaire parue dans le NEW YORKER, le manuel américain le plus « snob », ce fabuleux présent ce sont « de merveilleux steaks qui seront plus que jamais appréciés cette année. Ces boîtes de morceaux dans le filet sont de la même remarquable qualité que ceux que nous vendons aux restaurants et aux clubs les plus réputés. Vous ne les trouverez dans aucun magasin. »

Sovietskaya Koultoura

Caucase sauvage « Plus de vingt promeneurs sont morts de froid au début de septembre dans le Caucase », rapporte SOVIETSKAYA KOULTOURA, l'organe du ministère de la culture soviétique. « Cinquante et un touristes ukrainiens avaient quitté la base située près de la ville de Mal'kop, le 10 septembre. Mais, surpris par la pluie et le vent glacial, ils ne sont pas arrivés à leur prochaine étape. »

Demande d'inscription d'un aéronef au registre des aéronefs. M. Wirth, tambour de la Gare St. Neuchâtel, et M. Heinegger, rue de Bels-Milly 2, Genève, demandent l'inscription de l'aéronef...

Lettre de Scilla

Le rocher qui fait mentir sa légende



moins propres », proclame le P.C.I.) et les lecteurs de la Gazzetta del Sud réclament le rétablissement de la peine de mort.

Malgré cela, Scilla n'est pas au bord de la guerre civile : les permanences des partis continuent de fonctionner côte à côte sans grands problèmes et la fête du quotidien communiste s'ouvre le même jour que la procession de la semaine dernière.

SCILLA refuse de céder aux démons et demeure un refuge pour le voyageur encore étourdi par les vacances faites qu'on le connaît au bord de « notre » Méditerranée. Les touristes ne dévissent que quelques jours aux alentours du 15 août. L'hébergement sera donc modeste, le plus souvent chez l'habitant. Mais au restaurant, les prix et la qualité sont inversement proportionnels à ceux de nos gargotes de plages et leurs plats revivront le gourmet : spaghetti aux fruits de mer, poisson épave frit, submerge farcies, ris de veau ou tripes aux piments, le tout arrosé d'un châteauneuf vin de Ciro.

Mais les charmes les plus secrets de Scilla ne peuvent être découverts que lors de promenades dans le labyrinthe des ruelles de la « chianella », le quartier des pêcheurs, niché entre la mer et le rocher. Le soleil fait

oublier les atteintes du temps et les couleurs vives des grappes de piments qui séchent et des fleurs viennent égayer la rue où apparaissent de pittoresques enseignes, « les des os gigantesques suspendus devant les boucheries. Gare à ne pas trébucher devant les marmelles qui renouent devant chaque porte : hier, où les cours étaient bas, on a acheté massivement les tomates et mis leur jus dans des bouteilles plangées ensuite dans l'eau bouillante ; il n'y aura pas de pénurie de sauces pendant l'hiver prochain.

A chaque coin de rue un nouveau spectacle : la partie de cartes, digne de Pagnol et suivie par un public connaisseur et enthousiaste, le retour des pêcheurs de poissons-épave qui n'abandonnent qu'à regret leur technique remontant à l'Antiquité, la danse improvisée devant un café par des jeunes revendus au public pour les vacances et qui traîne, au son d'une flûte et d'un tambourin, tous les passants et même les étrangers dans une interminable farandole.

L'hospitalité de la population est d'autant plus inoubliable que nous ne sommes restés au logement de Paul-Louis Courier décrivant les Calabrais comme « des gens méchants qui n'aiment personne et surtout détestent les Français ». La moindre question en vue de trouver son chemin procure un nouvel ami qui vous escorte invariablement jusqu'à destination ; la file d'attente se rompt dans les boutiques pour laisser passer le visiteur ; les invitations et les présents ne se comptent plus au bout de quelques jours, chacun cherchant à évoquer la France : pour l'un c'est Faust de Gounod, pour l'autre, moins épris de beaux-arts et brulé avec la géographie, Paris est dit là où l'on est riche, en Amérique.

Sympathiques témoignages tiés dans un coin de Calabre se sent toujours à l'aise le soir, lorsque les femmes disparaissent et que les chats triporteurs ont pris bruyamment session de la rue...

M AIS il faut se garder de l'égoïsme du voyageur qui ne se préoccupe que de sa propre précieuse participation de tout temps par le progrès et la riche innumérable chantiers, les bêtes souvent maladroites d'inspiration et les nouvelles et témoignages de la volonté ébravés de sortir du sous-développement qui a permis aux locaux et à la « Ndrangheta » prospérer pendant des siècles. Le tourisme est également considérable et il y a fort que, dans une dizaine de kilomètres de la Riviera calabraise, seront plus ignorées et l'heure actuelle. Mais le me la légende pourrait alors sous une forme qu'il a certains coins du littoral ou français.

Pour l'heure, l'amoureux est étreint par un dilemme : Calabre ne doit plus être que Stendhal décrivant « semblant veiller sur ses yeux mais alors ne risqua-t-elle perdre son charme et ses l'heure hospitalité simple et Pluôt que de se torturer, ions à ceux que les « v o clubs » n'enthousiasment d'aller s'échouer sur le rocher et d'y rêver avec du vieil Homère.

PATRICK GAUTI

Portrait

L'Afrique vue d'un vélo

« QUAND tu plaques un regard d'Occidental sur l'Afrique, tu puis. Il faut se laisser aller, elle pénètre doucement, tout doucement, à force d'y manger, d'y vivre. L'Afrique, il faut que je m'y aie. » Jean-François, vingt-sept ans, parle en connaissance de cause. Il a fait vingt-sept pays africains en dix-sept mois, la plupart à bicyclette. « En auto-stop, dit-il, tu ne vois rien, tu vas de ville en ville, tu passes à côté. Le vélo, c'est la porte de l'Afrique, le moyen de s'arrêter n'importe où, les villages, un rythme cyclique. Et puis, à vélo, j'ai eu le sentiment de mériter l'Afrique. »

Avant de gagner le Tchad, l'an dernier, Jean-François — il s'appelle Bernies, il est de Châteauneuf — a failli crever de soif dans le désert. C'était au Mali, non loin de la prison de Kidal, où sont enfermés les frères Elia. « La batterie qui se casse en deux, sans chaleur à crever. J'avais une Peugeot 404. Le coupot était à trois jours en arrière. J'ai été sauvé par une patrouille de militaires, la ronde dans le désert. J'ai fini par vendre la 404 et de me mettre à vélo. J'y ai laissé des dents. Déshydraté, décalafé. Mon compagnon de route est mort de soif en arrivant au poste militaire. Pour lui, c'était trop tard. Une bagnole, c'est comme un être humain, ça se répare, je l'ai vendue en Haute-Volta. »

Un moyen de communication

Sur le Logone, le fleuve-frontière entre le Cameroun et la République Centrafricaine, à vélo dorénavant, il va voir un autre visage de l'Afrique chez les Massas, l'un des derniers peuples nus. « Robert Jault a décrit dans son livre la « mort sera ». Moi, j'ai vu la mort massas. Deux jours d'hyperté, les femmes qui se jettent en hurlant sur le tombeau du défunt, les hommes qui tournent et se battent avec leurs

longs bâtons, une chalcure, une bataille contre les tômes de la mort, la pu de la scène de guerre, l'At terrifié, défoncé, ivre de to les vieilles nues, crânes chevelus blancs, lèvres pend filintennes. »

L'Afrique noire, elle se d alors mieux dans sa tête, de triques. C'est la force nat gigantesque, une masse vé une tolérance sans limit Congo, « un sympathique de la limite, un peu phé, mais où l'on respire ». Le « contradictoire, qui ne accepte ce qu'il est ». Les régimes ? Jean-François se tait. La « voie haltem l'a retrouvée un peu trop s sur son chemin, « une « dérivée, détraquée », che et chez l'autre « l'éclabou du mépris, du fric, les gens écrasés, qu'on pétième dans Blancs qui travaillent pour gachistes. »

Dans le désert, Jean-François se salue de la pen Angola, il va connaître d'ennuis. Il est arrêté à L. Fin mars 1976, en pleine br devant le siège du F.N.L.A. avoir pris des photos. « Des des coups de pied, des riques. J'étais un espion, un central. J'ai passé vingt heures en prison au quartier roi du F.N.L.A. Ils embarq leurs prisonniers pour all éduquer au fort Sao-Pedro eu chaud. »

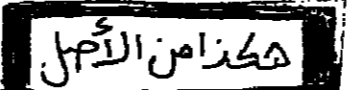
En Afrique de l'Est, comm l'autre face du continent retrouve la force du verbe. « parole, c'est le pouvoir, l'acte ; le mot, c'est l'être. Il tous comme ça. Dans l'A bantou, ils parlent. Un plai domination, de possession remplit les gens avec des m Mais l'Afrique de l'Est, « moins rigolo », « moins vil « Les pistons de la vie sont estompées par un carcan b nique, juge-t-il, sauf au K où les gens étaient un peu. Jean-François parle plus langues étrangères, l'allema portugais, l'espagnol, l'italie l'anglais, « toutes les langues nées de l'Afrique », rema t-il en souriant. VII, débroui malin, il sait se faire acc Dans les villages de brousse gens ont vite fait de l'ado « Le vélo, c'est un moyen communication. Avec une voi ta marque tout de suite la tence », dit-il.

JEAN-CLAUDE POMONT

CORRESPONDANCE

Déplacements et villégiatures Mme Hester Breuvart, secrétaire du duc et de la duchesse de Bedford, nous prie de « prendre bonne note » de ce que, « depuis le 1er avril 1974, le duc et la duchesse ne sont plus résidents anglais et ni le 24 Regent's Park Road ni le château de Wolvra Abbey ne sont leur résidence dans le Royaume-Uni pour la bonne raison qu'ils n'y ont plus de résidence du tout. »

EDITIONS DU PROGRES. DIAKOV et SKOVALEV HISTOIRE DE L'ANTIQUITE. Indispensable à tous ceux qui s'intéressent à la vie des sociétés. L'un des ouvrages les plus complets existant à ce jour (cartes, plans, bibliographie). 1 volume relié 14,5 x 21,5 830 pages - 33 F. ABREGE D'HISTOIRE UNIVERSELLE. Sous la direction de A. MANFRED de l'Académie des Sciences de l'U.R.S.S. De la communauté primitive à nos jours 2 volumes 15 x 22 - 565 et 503 pages 33-F chacun. Distributeur : ODEON DIFFUSION 146, rue du Fg Poissonnière - 75018 PARIS



كلمان النحل

Les écrans de l'étranger

Sexe, violence et religion en R.F.A.

L'AUTRE soir, dans la plupart des « Wohnzimmer », les salles de séjour de la région...

La religion, chasse gardée

Sans avoir les idées aussi larges que le cinéma, le petit écran lui...

La douche des mineurs

Eh quoi ! dira-t-on, les Allemands en seraient-ils encore à ?

CLAUDE SARRAUTE

SUR FRANCE-MUSIQUE OU TOUT CHANGE

Le génie se porte toujours bien

C'HACIN se dit à fréquente un peu longuement les associations de concerts parisiennes...

Mais puisque, après plus de trois mois de réforme, le « blocage » se perpétue...

Paradoxalement, semble-t-il, parce que la réforme n'est encore pratiquée...

Quant à la « réorganisation » de l'action audio-visuelle de la France à l'étranger...

Entre le 11 et le 21 novembre, en effet, près de 60 % des heures d'antenne ont été consacrées au répertoire traditionnel...

Une seconde remarque concerne l'utilisation des voix et leur temps de parole. Celui-ci atteint, en moyenne, une heure trente-six minutes par jour...

Pas d'ambiguïté, en tout cas. Les nouveaux responsables suivent une ligne d'action. Leurs intentions sont claires : signaler — sans didactisme, mais avec fermeté — la résistance des musiques qui se font à l'extérieur...

Le génie se porte toujours bien. Le génie se porte toujours bien.

expliqués car inexplicables (pourquoi des interprétations jugées « dramatiques » sont-elles toujours et systématiquement qualifiées d'« extérieures »...

Une seconde remarque concerne l'utilisation des voix et leur temps de parole. Celui-ci atteint, en moyenne, une heure trente-six minutes par jour...

Pas d'ambiguïté, en tout cas. Les nouveaux responsables suivent une ligne d'action. Leurs intentions sont claires : signaler — sans didactisme, mais avec fermeté — la résistance des musiques qui se font à l'extérieur...

Le génie se porte toujours bien. Le génie se porte toujours bien.

Fond sonore, France-Musique n'avait pas à rendre de comptes. Elle aurait indifféremment ses antennes à Maurice Pollini et à Claude Kahn.

Des discordances un peu irritantes, donc. Mais, aussi, de nombreuses réussites, comme le Concerto égipste de Leo Ferré (dimanche 16, à 17h.), ou le montage effectué, à partir d'un forum de l'Institut Goethe, autour d'Acoustica, de Kagel (le 18, à 22 h. 30)...

La place privilégiée faite à la musique légère (quatre demi-heures par semaine) n'est-elle pas, d'ailleurs, un peu excessive et contradictoire ? Car les arrangements « jazz » d'une mélodie prouvienne, la transposition pour orchestre symphonique d'un thème New-Orleans, constituent un sérieux démenti aux thèmes que dépendent sur la même chaîne Jacques Eroon, Pierre Latès et Daniel Caux, celles de l'authenticité du répertoire populaire...

ANNE REY.

L'ÉCHO DES POSTES HONNETETE

France-Musique affaiblie de plus en plus étroitement son investissement. L'autre jour, Jean-François Hinch, dans son émission du matin « Instruments à vent faire », annonce aux auditeurs qu'ils vont recevoir à domicile trois heures de percussion et que cela lui vaudra sans doute de nombreuses lettres de réclamation.

UTOPIE

Parfois les programmes de télévision réservent plus de surprises que les émissions. Il était, en effet, assez curieux de voir Krivine invité, dans le cadre des « Dossier de l'écran », à donner son avis sur l'année française. Et cela le 11 novembre, jour sacré de la patrie. Habitué aux jongleries de l'audition, je m'étais dit que les responsables avaient révisé le programme dans un écar second, qu'il arriverait quelque chose à l'émission et que, sans doute, Krivine se ferait écrire sur le coup de 20 heures, sous le prétexte plus ou moins fautive qu'il s'appelle monsieur K. Ce qui est évidemment très mauvais signe. Je m'étais trompé. On a trouvé d'autres raisons pour empêcher Krivine de parler.

LANGAGE

Un cours d'une émission sur l'aménagement — lire : l'habillage — de la côte Aquitaine, des mines et des promoteurs de l'immobilier prennent le parole pour dire combien c'est beau la côte sauvage des Landes et combien ce sera encore plus beau grâce à de chères habitations. Et, expliquant que pour construire un village de vacances, on débouche une partie de la région, un des promoteurs s'exprime ainsi : « On investit à l'opération ses grands services de forêt ». Cet empilement de sans-donc managé, sa véritable vocation : il s'agit de rédiger des discours politiques.

JACQUES STERNBERG.

CONOMIES SUR LES ONDES COURTES

Les nouvelles difficultés de la « voix de la France »

A OINS d'un an après l'éclatement de l'O.R.T.F. de nouvelles menaces pèsent sur les émissions radio vers l'étranger. Malgré les récentes déclarations du secrétaire d'Etat à l'Information, M. André Rossi (c'est le pas question d'envoyer des sociétés étrangères dans les sociétés françaises de l'O.R.T.F.), la suppression d'une certaine d'emplois est actuellement à de à Radio-France. Les secteurs en sont : les émissions quotidiennes des deux Allemands (ondes moyennes 19-20 h.) et vers l'Espagne (ondes moyennes, 23-24 h.), assurées par Radio-France-Internationale.

Outre la « chaîne Sud » et les émissions en ondes moyennes vers l'Espagne et l'Allemagne, l'action radiophonique extérieure de la France s'exerce dans trois directions : — FR 3 diffuse à partir de Lille une émission en polonais destinée à la communauté polonaise immigrée dans le nord de la France et en Belgique ; — R.F.I. propose — héritière en cela de l'ex-OORFA — une coopération radiophonique à dix-huit Etats francophones africains ou de l'Océan Indien. Ces émissions quotidiennes, expédiées soit par les ondes (monoréseau), soit par avion, constituent pour les pays concernés une agence de son et de textes unique en son genre. Cette action sera financée en 1976 à 60 % par le ministère de la coopération et à 40 % par Radio-France. La prise en charge à 100 % par les services de M. Abelin est prévue pour 1977 ; — Enfin, la Somera (Société monégasque de radiodiffusion), dans laquelle l'Etat détient une forte participation, assure des émissions en arabe à destination du Proche-Orient grâce à l'émetteur-relais installé à Chypre. Le ministère des affaires étrangères participe également au financement de cette action.

l'étranger. Même faiblesse numérique des personnels : RFI emploie quelque deux cents personnes, soit dix fois moins que les Allemands et dix-huit fois moins que les Anglais. Sur le plan linguistique, la comparaison est inégale : RFI émet aujourd'hui en quatre langues (français, anglais, espagnol et allemand) ; la R.F.A., en trente-deux, et la Grande-Bretagne, en trente-neuf. La comparaison avec d'autres puissances n'est guère plus flatteuse.

temps, les dépenses de RFI n'augmenteront que de 11 %. Dans ces conditions, le développement des émissions françaises vers l'étranger pourrait se résumer, pour reprendre l'expression du député socialiste Alain Vivien, « à la simple gestion d'un maigre possible ». Parmi les « possibles » actuellement à l'étude figure une meilleure utilisation du parc des émetteurs ondes courtes. En profitant de décalages horaires, on s'efforcera de révéler « des émetteurs en les réorientant vers d'autres pays. Dans cette hypothèse, et par mesure d'économie, les émissions seraient composées à 75 % de programmes nationaux, gratuits. Elles s'adresseraient donc, par voie de conséquence, plus facilement à un public de Français établis à l'étranger et soutiens de garder le contact avec la métropole. Un tel résultat n'irait pas à l'encontre du vœu exprimé par M. Jacques Chirac au septembre dernier : « Donner aux Français de l'étranger une lecture française des événements du monde ». Ces différents projets sont étudiés au moment où, d'autre part, se met en place une nouvelle réforme du système de vote pour les ressortissants installés à l'étranger de l'Hexagone.

Quant à la « réorganisation » de l'action audio-visuelle de la France à l'étranger, souhaitée par le premier ministre, rien ne semble indiquer dans les budgets de 1975 et de 1976 qu'elle soit en cours. M. Jacques Chirac a confié, l'été dernier, une mission d'étude à M. Jean d'Arcy, ancien directeur des programmes de la télévision à la R.T.F., qui devrait soumettre son rapport au gouvernement au début de l'année prochaine. Mais, pour l'heure, ces anticipations et les actions complexes et diverses annoncées par le premier ministre n'ont pas encore pris le pas sur la principale mesure concrète aujourd'hui examinée par Radio-France : une nouvelle extinction de la « voix de la France » vers un ou deux pays voisins.

CATHERINE GUIGON.

RADIO-TELEVISION

Samedi 22 novembre

AINE I : TFI
10 h. 30, Variétés : Numéro un, de M. et G. Penttilä (Julien Clerc) ; 21 h. 30 (A) Série : Jon Place ; 22 h. 45, Portrait : A bout por-Jane Birkin.

HAN SUYIN
le premier jour du monde
La Chine de Mao
Editions Stock

AINE II (couleur) : A 2
10 h. 30 (R), Dramatique : « Le Père Ama-

Dimanche 23 novembre

AINE I : TFI
10 h. 30 (C), Emissions religieuses et philo-sophiques ; 12 h. (C), La séquence du specta-cle ; 12 h. 30 Retransmission en direct de la messe des obsèques du général Franco ; 14 h. 5 (C), Le petit rapporteur ; 14 h. 5 Les rendez-vous du dimanche ; 15 h. 45 Sports : retransmission en direct du ch de rugby France-Roumanie à Bor-deaux ; 17 h. 25, Téléfilm : Nevada Smith ; 18 h. 45, Les animaux du monde ; 19 h. 20 (C), e : Les faucheurs de marguerites ; 19 h. 30 (R), Film : « Ponto-Ponto », de J. Gi-lardi (1983). Avec : L. de Funès, J. Mailan, Darc, G. Trejean. Un homme d'affaires survolté cherche à répondre à un « pigeon » une concession pétrolière sans autorité.

AINE II (couleur) : A 2
10 h. 30 (R), Film : « Ponto-Ponto », de J. Gi-lardi (1983). Avec : L. de Funès, J. Mailan, Darc, G. Trejean.

Lundi 24 novembre

AINE I : TFI
10 h. 30, Emissions scolaires (reprise à 14 h. 45 et à 17 h. 15) ; 12 h. 15 (C), Réponse à 12 h. 30 (C), Midi première ; 14 h. 30 (C), Série : Le grand amour de Balzac ; 18 h. 15, a bonne heure ; 18 h. 45, Pour les petits ; 19 h. 55, Pour les jeunes ; 19 h. 40, Une minute les femmes ; 19 h. 45, Feuilletton : le Renard nœuf d'or.

AINE II (couleur) : A 2
14 h. 30, Aujourd'hui madame ; 15 h. 30, rie : les Incorruptibles (tribunal secret) ;

Mardi 25 novembre

AINE I : TFI
12 h. 15 (C), Réponse à tout ; 12 h. 30 (C), 11 première ; 14 h. 5, Emissions scolaires (re-à 17 h. 15) ; 18 h. 15, A la bonne heure ; 18 h. 45, Pour les petits ; 18 h. 55, Pour les nes ; 19 h. 40, Une minute pour les femmes ; 19 h. 45, Feuilletton : le Renard à l'anneau d'or.

AINE II (couleur) : A 2
14 h. 5, Magazine régional ; 14 h. 30 Aujourd'hui Madame ; 15 h. 30, Série : Les incorrup-tibles (Témoignage) ; 18 h. 20, Les après-midi

Mercredi 26 novembre

AINE I : TFI
10 h. 30, Emission scolaire ; 12 h. 15 (C), jnsé à tout ; 12 h. 30 (C), Midi première ; 13 h. 30 (C), Les visiteurs du mercredi ; 18 h. 15, a bonne heure ; 18 h. 45, Pour les petits ; 18 h. 55, Pour les jeunes ; 19 h. 40, Une minute les femmes ; 19 h. 45, Feuilletton : le Renard nœuf d'or.

AINE II (couleur) : A 2
14 h. 5, Magazine régional ; 14 h. 30 Aujourd'hui Madame ; 15 h. 30, Série : Les incorrup-tibles (Témoignage) ; 18 h. 20, Les après-midi

ble », d'après G. de Maupassant. Adapt. et réal. Cl. Santelli. Avec F. Ledoux, G. Fontanel, J.P. Sentier.

Boldoflorine
bonne infusion pour le foie et la constipation

CHAINE III (couleur) : FR 3
19 h. Pour les jeunes ; La musique ; 19 h. 40, Un homme, un événement ; 20 h. Festival du court métrage ; « Elie Faure ou l'esprit des formes », de F. Porcile. « La Ballade d'Emile », de M. Otero. et « Lettres mortes », de D. Davi-denko.

CHAINE I (couleur) : FR 3
19 h. (R), Série : « la Cloche tibétaine », de

CHAINE II (couleur) : A 2
19 h. Pour les jeunes ; Des machines à produ-rire (l'ordinateur) ; 19 h. 40, Tribune libre : Association française contre la peine de mort ; 20 h., Emissions régionales.

CHAINE III (couleur) : FR 3
19 h. (R), Série : « la Cloche tibétaine », de

CHAINE I (couleur) : A 2
19 h. Pour les jeunes ; Des machines à produ-rire (l'ordinateur) ; 19 h. 40, Tribune libre : Association française contre la peine de mort ; 20 h., Emissions régionales.

CHAINE II (couleur) : A 2
19 h. Pour les jeunes ; Des machines à produ-rire (l'ordinateur) ; 19 h. 40, Tribune libre : Association française contre la peine de mort ; 20 h., Emissions régionales.

CHAINE III (couleur) : FR 3
19 h. (R), Série : « la Cloche tibétaine », de

CHAINE I (couleur) : A 2
19 h. Pour les jeunes ; Des machines à produ-rire (l'ordinateur) ; 19 h. 40, Tribune libre : Association française contre la peine de mort ; 20 h., Emissions régionales.

CHAINE II (couleur) : A 2
19 h. Pour les jeunes ; Des machines à produ-rire (l'ordinateur) ; 19 h. 40, Tribune libre : Association française contre la peine de mort ; 20 h., Emissions régionales.

CHAINE III (couleur) : FR 3
19 h. (R), Série : « la Cloche tibétaine », de

CHAINE I (couleur) : A 2
19 h. Pour les jeunes ; Des machines à produ-rire (l'ordinateur) ; 19 h. 40, Tribune libre : Association française contre la peine de mort ; 20 h., Emissions régionales.

CHAINE II (couleur) : A 2
19 h. Pour les jeunes ; Des machines à produ-rire (l'ordinateur) ; 19 h. 40, Tribune libre : Association française contre la peine de mort ; 20 h., Emissions régionales.

CHAINE III (couleur) : FR 3
19 h. (R), Série : « la Cloche tibétaine », de

CHAINE I (couleur) : A 2
19 h. Pour les jeunes ; Des machines à produ-rire (l'ordinateur) ; 19 h. 40, Tribune libre : Association française contre la peine de mort ; 20 h., Emissions régionales.

CHAINE II (couleur) : A 2
19 h. Pour les jeunes ; Des machines à produ-rire (l'ordinateur) ; 19 h. 40, Tribune libre : Association française contre la peine de mort ; 20 h., Emissions régionales.

CHAINE III (couleur) : FR 3
19 h. (R), Série : « la Cloche tibétaine », de

CHAINE I (couleur) : A 2
19 h. Pour les jeunes ; Des machines à produ-rire (l'ordinateur) ; 19 h. 40, Tribune libre : Association française contre la peine de mort ; 20 h., Emissions régionales.

CHAINE II (couleur) : A 2
19 h. Pour les jeunes ; Des machines à produ-rire (l'ordinateur) ; 19 h. 40, Tribune libre : Association française contre la peine de mort ; 20 h., Emissions régionales.

CHAINE III (couleur) : FR 3
19 h. (R), Série : « la Cloche tibétaine », de

CHAINE I (couleur) : A 2
19 h. Pour les jeunes ; Des machines à produ-rire (l'ordinateur) ; 19 h. 40, Tribune libre : Association française contre la peine de mort ; 20 h., Emissions régionales.

CHAINE II (couleur) : A 2
19 h. Pour les jeunes ; Des machines à produ-rire (l'ordinateur) ; 19 h. 40, Tribune libre : Association française contre la peine de mort ; 20 h., Emissions régionales.

CHAINE III (couleur) : FR 3
19 h. (R), Série : « la Cloche tibétaine », de

CHAINE I (couleur) : A 2
19 h. Pour les jeunes ; Des machines à produ-rire (l'ordinateur) ; 19 h. 40, Tribune libre : Association française contre la peine de mort ; 20 h., Emissions régionales.

CHAINE II (couleur) : A 2
19 h. Pour les jeunes ; Des machines à produ-rire (l'ordinateur) ; 19 h. 40, Tribune libre : Association française contre la peine de mort ; 20 h., Emissions régionales.

CHAINE III (couleur) : FR 3
19 h. (R), Série : « la Cloche tibétaine », de

CHAINE I (couleur) : A 2
19 h. Pour les jeunes ; Des machines à produ-rire (l'ordinateur) ; 19 h. 40, Tribune libre : Association française contre la peine de mort ; 20 h., Emissions régionales.

CHAINE II (couleur) : A 2
19 h. Pour les jeunes ; Des machines à produ-rire (l'ordinateur) ; 19 h. 40, Tribune libre : Association française contre la peine de mort ; 20 h., Emissions régionales.

CHAINE III (couleur) : FR 3
19 h. (R), Série : « la Cloche tibétaine », de

CHAINE I (couleur) : A 2
19 h. Pour les jeunes ; Des machines à produ-rire (l'ordinateur) ; 19 h. 40, Tribune libre : Association française contre la peine de mort ; 20 h., Emissions régionales.

CHAINE II (couleur) : A 2
19 h. Pour les jeunes ; Des machines à produ-rire (l'ordinateur) ; 19 h. 40, Tribune libre : Association française contre la peine de mort ; 20 h., Emissions régionales.

CHAINE III (couleur) : FR 3
19 h. (R), Série : « la Cloche tibétaine », de

CHAINE I (couleur) : A 2
19 h. Pour les jeunes ; Des machines à produ-rire (l'ordinateur) ; 19 h. 40, Tribune libre : Association française contre la peine de mort ; 20 h., Emissions régionales.

CHAINE II (couleur) : A 2
19 h. Pour les jeunes ; Des machines à produ-rire (l'ordinateur) ; 19 h. 40, Tribune libre : Association française contre la peine de mort ; 20 h., Emissions régionales.

CHAINE III (couleur) : FR 3
19 h. (R), Série : « la Cloche tibétaine », de

CHAINE I (couleur) : A 2
19 h. Pour les jeunes ; Des machines à produ-rire (l'ordinateur) ; 19 h. 40, Tribune libre : Association française contre la peine de mort ; 20 h., Emissions régionales.

CHAINE II (couleur) : A 2
19 h. Pour les jeunes ; Des machines à produ-rire (l'ordinateur) ; 19 h. 40, Tribune libre : Association française contre la peine de mort ; 20 h., Emissions régionales.

CHAINE III (couleur) : FR 3
19 h. (R), Série : « la Cloche tibétaine », de

CHAINE I (couleur) : A 2
19 h. Pour les jeunes ; Des machines à produ-rire (l'ordinateur) ; 19 h. 40, Tribune libre : Association française contre la peine de mort ; 20 h., Emissions régionales.

CHAINE II (couleur) : A 2
19 h. Pour les jeunes ; Des machines à produ-rire (l'ordinateur) ; 19 h. 40, Tribune libre : Association française contre la peine de mort ; 20 h., Emissions régionales.

CHAINE III (couleur) : FR 3
19 h. (R), Série : « la Cloche tibétaine », de

CHAINE I (couleur) : A 2
19 h. Pour les jeunes ; Des machines à produ-rire (l'ordinateur) ; 19 h. 40, Tribune libre : Association française contre la peine de mort ; 20 h., Emissions régionales.

CHAINE II (couleur) : A 2
19 h. Pour les jeunes ; Des machines à produ-rire (l'ordinateur) ; 19 h. 40, Tribune libre : Association française contre la peine de mort ; 20 h., Emissions régionales.

CHAINE III (couleur) : FR 3
19 h. (R), Série : « la Cloche tibétaine », de

CHAINE I (couleur) : A 2
19 h. Pour les jeunes ; Des machines à produ-rire (l'ordinateur) ; 19 h. 40, Tribune libre : Association française contre la peine de mort ; 20 h., Emissions régionales.

CHAINE II (couleur) : A 2
19 h. Pour les jeunes ; Des machines à produ-rire (l'ordinateur) ; 19 h. 40, Tribune libre : Association française contre la peine de mort ; 20 h., Emissions régionales.

CHAINE III (couleur) : FR 3
19 h. (R), Série : « la Cloche tibétaine », de

CHAINE I (couleur) : A 2
19 h. Pour les jeunes ; Des machines à produ-rire (l'ordinateur) ; 19 h. 40, Tribune libre : Association française contre la peine de mort ; 20 h., Emissions régionales.

CHAINE II (couleur) : A 2
19 h. Pour les jeunes ; Des machines à produ-rire (l'ordinateur) ; 19 h. 40, Tribune libre : Association française contre la peine de mort ; 20 h., Emissions régionales.

CHAINE III (couleur) : FR 3
19 h. (R), Série : « la Cloche tibétaine », de

CHAINE I (couleur) : A 2
19 h. Pour les jeunes ; Des machines à produ-rire (l'ordinateur) ; 19 h. 40, Tribune libre : Association française contre la peine de mort ; 20 h., Emissions régionales.

CHAINE II (couleur) : A 2
19 h. Pour les jeunes ; Des machines à produ-rire (l'ordinateur) ; 19 h. 40, Tribune libre : Association française contre la peine de mort ; 20 h., Emissions régionales.

CHAINE III (couleur) : FR 3
19 h. (R), Série : « la Cloche tibétaine », de

Grundig Supercolor : la télécommande sans fil et la technique modulaire.

ABBREVIATIONS
1) ce supplément radio-télévision, les m- (*) renvoient à la rubrique Ecouter ; ou aux articles de première page de l'écarti, indiqués des citations extraites de l'ordinateur ; les programmes en dots et quant diffusés les chances en couleurs ; (R) les rediffu- (S) les émissions de radio au stéréo (C) les programmes de TF1 passant en cou- sur FR 2.



IDEES

LA PHILOSOPHIE

par Jean Lacroix

PHILOSOPHIE POLITIQUE

En 1972, Roland de Renéville publiait un important ouvrage, 'Aventure de l'Absolu...'

Ce qui ne fait qu'approfondir, en la précisant, l'idée de négativité. L'homme est le seul existant qui nie...

songe qu'il vivra, ou plutôt à survivre, en s'incrustant dans la nature...

ville en face de la situation présente. Il part de la féodalité, qu'il appelle l'âge de l'être et définit par l'Espèce...

teurs. Pour Roland de Renéville, ce qui se développe c'est l'invention. Le nouvel âge sera celui du « savoir »...

Se réalisera-t-il ? et comment ? Ce quatrième âge, ce serait le savoir toujours à développer, à tout âge...

LIVRES REÇUS

- Sur l'ontologie grise de Descartes. Science cartésienne et savoir aristotélicien dans les Régimes, par Jean-Luc Marion...

Engage et livres

Un utile traité de la ponctuation

Le petit traité pratique de Ponctuation, art et finesse, de Pierre Colignon...

Le Monde

Service des Abonnements, 5, rue des Saussaies, 75008 Paris...

Anthologie

< CROISSEZ ET MULTIPLIEZ-VOUS >

Mères françaises, faites donc des enfants, faites donc des enfants, pour que la France garde son rang...

Un peuple condamné. Le prolétaire d'ailleurs, comme le veut son étymologie...

Témoignage

Un chômeur chez les prémontrés

(Suite de la page 13.) Frères et frères, unis et mêlés en leur foi, sont tantôt dix, tantôt trente...

leur journée, comme les Grecs, en périodes d'activité et de repos, d'exercices physiques et intellectuels...

Ge qui reste quand tout a brûlé. En quinze jours, je ne surprendrai jamais un prémontré en flagrant délit de mélancolie...

Il me semblait qu'un fossé de plusieurs années-lumière me séparait d'eux. Mais, très vite, rien que de les voir, je me suis trouvé comme purifié...

Edité par le S.A.M.L. Le Monde, Gérard : Jacques Favet, directeur de la publication, Jacques Saragat...

JACQUES CELLARD.

ROGER-POL DROTT.

SOCIÉTÉ

L'Année internationale de la femme

A l'UNESCO, esquisse d'un bilan

L'ANNÉE internationale de la femme, créée par l'ONU, touche à sa fin. Déjà le 17 et le 18 novembre, à Paris, au siège de l'UNESCO...

raîtra largement positif. C'est en tout cas ce qui ressort des discussions qui ont eu lieu lundi 17 et mardi 18 novembre, à Paris, au siège de l'UNESCO...

Que peut-il y avoir de commun entre une femme africaine chagrine et une femme occidentale qui rêve mélancoliquement, derrière ses rideaux de tulle, avec enfants trop vite élevés, au métier qu'elle n'a jamais eu ? Rien de commun, sinon le fait d'être une femme.

Le nombre des analphabètes s'est accru de 40 millions chez les premières, contre 8 millions chez les seconds.

Un peu partout — et surtout cette année — des lois sur l'égalité des sexes et la non-discrimination ont été votées.

Il y a mille et une manières de travailler à la promotion de la femme. Mme Barbara Watson (États-Unis) en a proposé une que, pour sa part, elle applique déjà : la création de banques de femmes.

Egalité et réalité

La plupart des constitutions le proclament : la femme est l'égal de l'homme et a les mêmes droits que lui.

Petits groupes

M^{lle} Gisèle Hallim, qui présidait cette « table ronde », a souligné l'ampleur de la « tâche qui reste à accomplir ».

Point de vue : PAROLES D'HOMMES

LES hommes se taisent. Est-ce pour entendre ce que les femmes ont à dire ? Est-ce d'avoir trop parlé ?

par DOMINIQUE WOLTON (*)

Pour les féministes, pas de doute : ce silence est un aveu. Car la domination des hommes sur les femmes, n'est plus à démontrer.

cet espace elles découvrent l'ivresse d'une liberté, et ils s'interrogent : les rôles sont-ils perturbés, sans pour autant que la jouissance féminine soit plus compréhensible.

Actuellement, le discours féminin semble seul légitime pour parler de sexualité. Les hommes n'ont rien à dire et même ont plutôt intérêt à se taire.

ni domination ni égalité. Rien de tout cela n'est à ment discuter. Les hommes cherchent peut-être dans la fuite illusoire de la tranquillité.

Des rôles perturbés

Ainsi tout se conjugue, l'ancien et le nouveau. Pour les hommes, la sexualité a toujours été quelque chose de féminin.

Coupables ?

Les femmes manient habilement la culpabilité masculine. Les hommes passent une bonne partie de leur temps à essayer de briser le silence de leurs compagnes qui « font la gueule ».

AUJOURD'HUI

MOTS CROISÉS

PROBLÈME N° 1311. 1 2 3 4 5 6 7 8 9. Grid for crossword puzzle.

HORIZONTALEMENT. I. Une extrême complaisance. II. Moyen de culture. Voir quel-que chose dans le ciel (épée).

Journal officiel

Sont publiés au Journal officiel du 23 novembre 1975 : DES DECRETS

P. T. T.

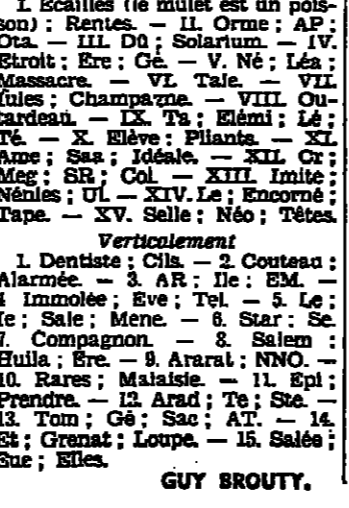
Amboise à l'automatique. Les abonnés au téléphone de la région parisienne peuvent obtenir directement leurs correspondants d'Amboise (Indre-et-Loire) en composant le 15, puis, après audition de la deuxième tonalité, l'indicatif interurbain 47, suivi des six chiffres du numéro demandé.

MÉTÉOROLOGIE

SITUATION LE 22-11-75 A 0 h G.M.T.



Prévisions pour le 23-11-75 DÉBUT DE MATINÉE



Lignes d'égale hauteur de baromètre cotées en millibars (le mb vaut environ 1/10 de mm)



Evolution probable du temps en France entre le samedi 22 novembre à 0 heure et le dimanche 23 novembre à 24 heures.

et des gelées de 0°C à -4°C se produiront encore dans l'intérieur.

Températures relevées à l'étranger : Amsterdam, 8 et 3 degrés ; Athènes, 19 et 13 ; Bonn, 7 et 3 ; Bruxelles, 7 et 2 ; Casablanca, 22 et 17 ; Copenhague, 5 et 0 ; Genève, 6 et -4 ; Lisbonne, 20 et 11 ; Londres, 7 et -2 ; Madrid, 17 et 3 ; Moscou, 2 et -3 ; New-York, 16 et 8 ; Palma-de-Majorque, 17 et 9 ; Rome, 15 et 6 ; Stockholm, -2 et -7.

INSTITUT

Académie des inscriptions et belles-lettres

ELECTION DE M. ROLAND MARTI

L'Académie des inscriptions et belles-lettres vient d'électionner M. Roland Marti au siège vacant occupé par M. Neugebauer.

Il avait été de 1960 à 1968 de la faculté des lettres de l'Université de Paris. Il a été directeur de l'Institut de la Grèce antique de l'Université de Paris.

كليات الامم المتحدة

NON POUR !

valefranly

Une nouvelle stratégie pour la voie d'eau

LES MARINIERS A L'ÉCLUSE

Déjà au temps de l'expansion, les voies navigables étaient la Cendrillon des transports, à côté du chemin de fer, de la marine, de l'aviation, de l'automobile. C'est-à-dire que cela va être révisé, qu'est-ce qui va être révisé, le temps des figures ?

Une réflexion d'un parlementaire illustre bien le « drame » que vit depuis plus de vingt ans la grande famille de la voie d'eau en France.

Comment ne pas partager cette tristesse lorsqu'on analyse les chiffres du budget national consacré à ce secteur, lorsque en plus on les compare à ceux de nos plus immédiats voisins ? Comment ne pas être enternassé devant les crédits à l'usage de nos voisins ?

comment ne pas partager cette tristesse lorsqu'on analyse les chiffres du budget national consacré à ce secteur, lorsque en plus on les compare à ceux de nos plus immédiats voisins ? Comment ne pas être enternassé devant les crédits à l'usage de nos voisins ?

qu'un coup de pouce symbolique : 446 millions de francs sur un total de 1985 millions de francs.

Il est vrai que pour tous, en France et en Europe, la crise est là. Et qui ignore le coût des infrastructures nouvelles dans le domaine des voies d'eau ? Pourtant, il y a quelques semaines, la Belgique et les Pays-Bas inauguraient le grand canal reliant Arvers à Rotterdam, marquant ainsi nettement la complémentarité entre les ports maritimes et les voies d'eau, leur prolongement naturel. Et méconnaît-on les efforts considérables que poursuivent les Allemands pour relancer, vers 1984, la Rhin au Danube et, par ce cours d'eau, la Ruhr à la mer Noire et à l'Union soviétique ?

La France, elle, préfère consacrer l'essentiel de son maigre budget à finir ce qu'elle a entrepris dans les vallées (ce qu'on ne peut d'ailleurs critiquer) et à entretenir le réseau de petits canaux (le réseau dit « Freycinet »), qui représente peu de trafic mais intéresse beaucoup de bateliers (et on se souvient de leurs récents barrages en France ou en Belgique).

de 15 % environ. On souligne aussi qu'en 1969 et 1970 le trafic avait dépassé 110 millions de tonnes et que ce chiffre n'a pas été atteint depuis. « A cause des barrages des bateliers belges en septembre-octobre, on a constaté pour nos transports une baisse de 50 % par rapport à l'activité normale », explique M. Pierre Caron, directeur de l'Office de la navigation. « L'artisanat batelier verra ses revenus diminuer de 25 à 30 % et, du côté des armements, ceux qui sont spécialisés dans les hydrocarbures souffriront beaucoup. » On sait aussi que, sans l'aide de l'Etat, la Compagnie française de navigation rhénane (C.F.N.R.), qui exploite des pousseurs sur le Rhin et la Moselle, où la concurrence est extrêmement vive, serait à tout instant menacée de devoir déposer son bilan. La politique tarifaire, décidée ou contrôlée par les pouvoirs publics, a d'ailleurs défavorisé le transport fluvial par rapport à ses concurrents. Si l'on prend comme base 100 pour l'année 1969, l'indice des tarifs est en 1972 à 117,1 pour la route, 117,7 pour la voie d'eau et 113,9 pour le chemin de fer. En revanche, de 1969 à 1973, les gains de productivité (rapport entre la capacité de transport et le tonnage kilométrique) s'établissent à 29 points pour la voie d'eau, 19 pour la route et 6 pour le chemin de fer, indique M. Jean Vallet, député U.D.R. de la Gironde, rapporteur pour l'équipement, de la commission de la production et des échanges.

pour moderniser ou acheter leur outil de travail.

En matière commerciale, un effort est fait pour associer les artisans aux « contrats de tonnage » passés entre les gros transporteurs et les chargeurs. Certains bateliers (dans la région de Rouen-La Havre, par exemple) projettent d'ailleurs de se regrouper en G.I.E. ou en associations pour assurer des transports réguliers qui échapperaient au système quelque peu « antique » du « tour de rôle » dans les bourses d'attelage.

Des budgets à la traîne.

Un assez large consensus semble d'ailleurs se dégager de l'ensemble du monde de la voie d'eau pour qu'un terme soit mis à l'espèce de guerre larvée entre « gros » et « petits » dont on décelait les signes en 1973 et 1974. Et c'est cela, peut-être, dans la grisaille actuelle, qui mérite le plus d'être noté comme une évolution encourageante. Le fret fluvial français étant rare, on es-

viale est mise à l'épreuve. Dans quel projet nouveau faut-il s'engager ? Est-il préférable de moderniser le réseau actuel ? Faut-il réviser les modes traditionnels de financement des infrastructures publiques ?

Déjà, pour terminer les travaux dans les vallées qui étaient prévus au VI^e Plan, il faut compter sur près de 1 milliard de francs, notamment sur le Rhône, en aval de Lyon, où l'on doit par priorité terminer l'aménagement du Péage-de-Roussillon et engager la chute de Vaugris. Des armements se sont lancés dans l'achat de matériel moderne, mais que peuvent-ils en faire si, en deux endroits, le cours du fleuve est interrompu ? Or on avance maintenant la date de 1979 pour l'achèvement des ouvrages. La Compagnie nationale du Rhône (C.N.R.) va toutefois, après le coup de frein de 1975 imposé par la Rue de Rivoli, pouvoir engager en 1976 une enveloppe de 630 millions de francs.

Allant plus loin, si le gouvernement et le Parlement décident de faire faire aux canaux un grand bond

l'Etat ? Dans cette affaire les pouvoirs publics sont en face de choix très délicats. D'abord, les travaux représentent des sommes très importantes qui n'ont aucune commune mesure avec les dotations budgétaires annuelles. « Il faut absolument que l'Etat prenne un engagement pluriannuel, ce qui d'ailleurs permettrait une économie de 30 % sur le coût des travaux prévus », souligne M. Pierre Sudreau, président de l'Association mer du Nord-Méditerranée. « Savez-vous aussi que si la C.N.R. était autorisée à relever de 3 centimes seulement son prix de vente de l'électricité à E.D.F. elle dégagerait les ressources qui permettraient d'engager les travaux de Rhin-Rhône. » En second lieu, il n'est pas douteux que des grands ouvrages comme les canaux modernes auront des effets — régionaux, nationaux, voire européens — sur l'aménagement du territoire. Dans quelles zones faut-il alors « injecter » plusieurs milliards de francs d'investissements publics ? Où ces investissements doivent-ils produire des « retombées » ? Où l'industrie lourde qu'on escompte du canal doit-elle se localiser ? Quelles seront les conséquences pour l'environnement ? Quels seront, en période de dépression économique, les effets immédiats sur l'emploi ?

Enfin, la question de la rentabilité financière ne doit pas être négligée au moment où l'Etat est obligé de redoubler de rigueur dans sa politique d'équipement.

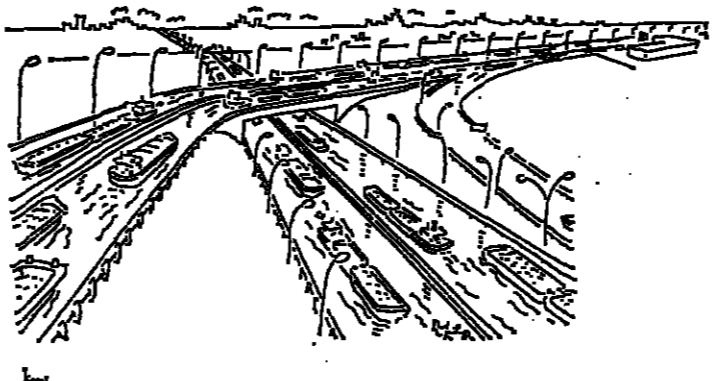
Toutes ces interrogations, derrière leurs aspects techniques, ou approchés, donnent, en vérité, aux choix du VII^e Plan — parce qu'elles engagent le pays pour cent ans — une dimension politique.

Elles sont aussi l'occasion de regroupements et de revirements inattendus. On voit déjà des régions se rejoindre sur ce dossier, en dépit des étiquettes politiques différentes de leurs élus. On voit des ministres tempérer, reculer, voire contredire les déclarations antérieures d'autres ministres ou de chefs d'Etat. On voit le budget, chaque année, ne pas mettre en application les engagements gouvernementaux. On risque — demain — de voir la France de l'Ouest se dresser contre celle du Nord ou de l'Est.

Aussi n'est-il pas étonnant que le président de la République ait été sollicité de trancher lui-même sur les dossiers Rhin-Rhône, Seine-Est et Seine-Nord.

Dossiers si brillants qu'on se demande si le chef de l'Etat ne prendra pas la décision... de ne pas choisir.

FRANÇOIS GROSSRICHARD.



(Dessin de KONE.)

DANS CE SUPPLÉMENT

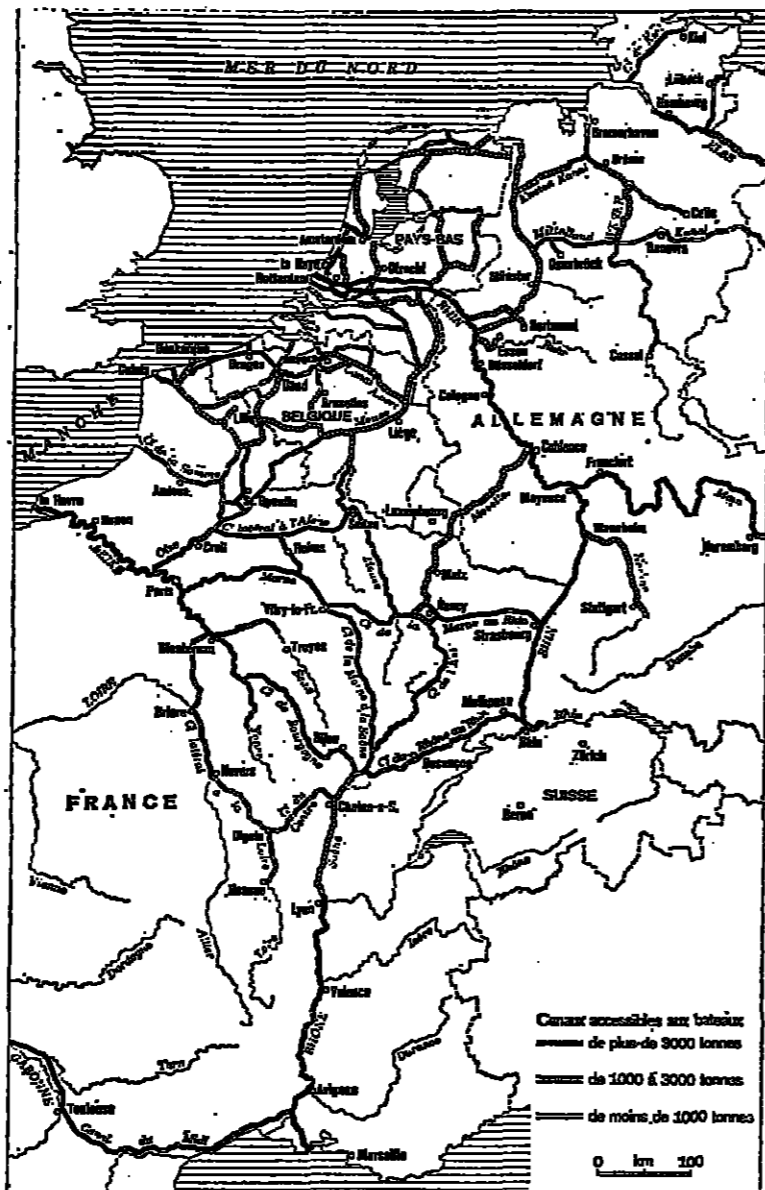
- La Moselle dix ans après, p. 22.
- Belges et Allemands, p. 24.
- Le dossier Rhin-Rhône : un grand débat pour les régions et pour l'Europe, p. 26 à 28.

Sur le Rhône et la Saône, de Montélimar à Villefranche par Valence et Lyon, les entreprises métallurgiques, mécaniques, électriques, chimiques, textiles... constituent aujourd'hui l'exemple frappant de l'implantation réussie. Le nombre et la variété des zones d'activité sur l'axe Rhône-Rhin en cours de réalisation ou à proximité, desservies par les réseaux autoroutier et ferroviaire les plus denses de France, offrent des possibilités d'implantation répondant à vos exigences. Montélimar, Valence, Portes-lès-Valence, Le Péage, Lyon-Neuville, Villefranche présentent les multiples avantages susceptibles d'emporter votre décision. Vous y trouverez également de nombreuses possibilités d'implantations tertiaires. Pour vous aider, les spécialistes des Chambres de commerce et d'industrie sont à votre disposition.

valence, villefranche, lyon...

une artère industrielle prometteuse en direct avec le marché sud-européen

- Consultez-nous !
- CHAMBRE RÉGIONALE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE RHÔNE-LOIRE
3, rue de l'Arbre-Sec
69281 LYON Cedex 1
tél. (78) 37.31.41
téléc. 900677 CROCIROL
 - et
 - GRAI (Région Rhône-Alpes)
CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE VALENCE ET DE LA DROME
Place du Palais
26010 VALENCE Cedex
tél. (76) 42.29.77
 - CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE VILLEFRANCHE-SUR-SAÔNE
317, boulevard Gambetta
tél. (74) 65.10.11
 - CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE LYON
20, rue de la Bourse
69289 LYON Cedex 1
tél. (78) 37.54.65
 - et
 - ADLERLY (Région Lyonnaise)
20, rue de la Bourse
69289 LYON Cedex 1
tél. (78) 37.54.65



Comparée à l'Allemagne fédérale, à la Belgique et aux Pays-Bas, la France des voies navigables est un véritable désert. Sur les quelque 6 500 kilomètres de canaux et rivières fréquentés en 1974, 11,4 % seulement sont d'un gabarit supérieur à 3 000 tonnes et 11,5 % d'un gabarit compris entre 1 000 et 3 000 tonnes. Mais 65 % du réseau ne permet que le passage de péniches inférieures à 400 tonnes. Le réseau n'est pas homogène. Dans l'Ouest, le Centre et le Midi, il n'y a que quelques voies isolées et médiocres. Le tissu se resserre dans le Nord, l'Est et le Bassin parisien, mais en tropes trop disparates.

Les canaux sont-ils rentables ?

DIX ANS A TROIS SUR LA MOSELLE

LES travaux d'approfondissement de la Moselle entre Thionville et Coblenze ont été inaugurés en grande pompe en mai 1964 par les trois chefs d'Etat de France, d'Allemagne fédérale et du Luxembourg. Onze ans après, quel bilan dresser et quels enseignements peut-on en tirer ?

L'an dernier, le vent était encore à l'optimisme puisque les chiffres de trafic total avaient atteint un record : 13 millions de tonnes, dont plus de 9 millions avec la France. Cette année, les responsables de la Société internationale de la Moselle (SIM), dont le siège est à Trèves, escomptent une baisse de 15 à 20 % du tonnage transporté, et des recettes en péages aux écluses (il y en a quatre sur les 270 kilomètres de fleuve « à régime international » entre Thionville et Coblenze). Une consolation : même si les produits pondéreux à destination ou en provenance des hauts fourneaux lorrains continuent à représenter l'essentiel du trafic, on aperçoit les signes d'une heureuse diversification, les céréales et les graviers exportés de France prenant une place non négligeable.

La quasi-absence de produits manufacturés autres que sidérurgiques ou métallurgiques reflète on ne peut mieux le caractère encore trop mono-industriel de la Lorraine centrale, dont la sidérurgie (qui traverse sa plus grave crise depuis cinquante ans) constitue le principal et fragile pilier.

Les plus ardents laudateurs de la canalisation de la rivière se comptent évidemment parmi les maîtres de forge. C'est pour eux, et presque pour eux seuls, que les trois Etats, par le biais de la SIM, auront, de 1966 au 30 septembre 1975 engagé 848,578 millions de deutschmarks (DM). « Sans la canalisation, la Lorraine sidérurgique serait certainement morte », affirme M. Roland, secrétaire général de l'Association des chargeurs de la Moselle. Vu le trafic actuel, qu'on n'avait pas prévu, les travaux seront amortis vers 1985. Les experts se trompent toujours. C'est un principe...

Aujourd'hui, par la rivière, le tarif tourne autour de 10 DM et même moins, à cause de l'excellent de capacité de transport. En effet, une très vive concurrence oppose les gros armements utilisant des pousseurs et des barges, qui concluent des contrats avec les groupes sidérurgiques — la Compagnie française de navigation rhénane, qui se débat dans des difficultés financières considérables, ou le groupe allemand Harpen, par exemple, — aux nombreux transporteurs particuliers allemands et hollandais notamment. Dans la conjoncture malsaine actuelle, et comme les prix de transport sont libres sur la Moselle internationale, c'est à coups de rabais qu'on s'arrache les marchandises, et les chemins de fer sont obligés de s'allonger. Et l'on enregistre des prix de 5 à 7 DM la tonne pour un parcours Thionville-Duisbourg, ce qui couvre à peine l'amortissement du matériel fluvial.

Autre avantage — pour le moins surprenant — de la rivière sur le rail : la rapidité. « Par la Moselle, il faut 4 jours et demi à une marchandise entre Thionville et la correspondance d'un cargo à Anvers. Par wagon S.N.C.F. isolé, 12 jours. Par wagon S.N.C.F. complet de 240 tonnes, 6 jours », indiquent les sidérurgistes.

Hors la sidérurgie — dont la canalisation du fleuve n'a pas suffi, loin s'en faut, à assurer l'avenir, — quels auront été les bénéficiaires des travaux ? Aurait-on pu mesurer « le pouvoir fécondant » de la voie d'eau ?

« Sur ce chapitre, on ne peut qu'être réservé », remarque M. Au-

constituent-ils une quot normale ou excessive ? chapitre de la rentabilité et de la participation utilisateurs aux charges structure, la réponse ne s'évident pas uniquement le strict terrain financier elle doit prendre en compte globale et les av induits pour les nations nées. Dès lors, les évaluat. peuvent qu'être subjectives litiques.

Un précédent
Il semble en tout cas utilisateurs les plus direct concernés apprécier au point ce qui a été fait maintenant puisque l'établissement public régional de L et — précédent remarqué les Actéries de Neuves-Chatillon ont accepté de per aux travaux de modern de la rivière en amont de F entre Toul et Neuves-l'achèvement étant prévu 1978-1979. Les Actéries au du grand gabarit un « l de 20 % sur leurs frais de port.

L'arrivée dans trois c trois ans d'un trafic sidér nouveau, et surtout, vers l premiers effets de la canal de la rivière Sarre en All conduitront-ils à une « tion » de la Moselle ? « doute », disent les transp qui souhaitent que la SIM déjà à doubler les écluses les (la place a été réservée Moselle est loin d'être ass explique M. Aubathier, se de veiller avec vigilance à miers publics. Avec d'autre de vigilance que le texte convention internationale « — bible de la Moselle — c souvent la France et la R Rivoli à avoir « la main fo En effet, aux termes de l'art les Etats sont obligés de à la SIM les fonds dont le besoin pour ses investisse Et la quote-part de la l est deux fois plus élevée qu de l'Allemagne. Autrement des travaux doivent être fo territoire allemand (il exis tuellement un lourd conte entre la SIM et des commu des particuliers pour savoir palera les dommages dus à faissements de terrains, à montées de la nappe phré les adductions d'eau, les por si la SIM n'a pas su résiste demandes des riverains, la de Rivoli devra théorique « s'exécuter ». Heureusement normaux, les investissements nuels de la SIM ne dépassent 2 ou 3 millions de deuts marks.

Le régime juridique désor inadapte et inacceptable po Trésor français, ainsi que la tive inaction de la SIM, q borne à plaider et à recueill péages pour le répartir aux Etats, conduisent à s'interro faut-il liquidier la société in tionale ? Beaucoup le pense société n'emploie que neur sommes, effectif moins nom que celui des membres conseil de surveillance. Mal tout c'est la légitimité fina du mécanisme de la conventi 1966 qui est au centre des ques.

« Remercier » la SIM c bons services et laisser le percevoir eux-mêmes les p et régler les dernières escau ches contentieuses serait une tude assez logique. Mais non seraient ceux qui verraient oeil aigré disparaître l'u illustration concrète, entre pays, de la coopération et gestion européennes.

DES PÉAGES DU SIMPLE AU DOUBLE

	Centime /km
— Seine, à l'aval de Paris	0,41
— Canal Dunkerque-Valenciennes	0,34
— Canal de Nord	1,24
— Autres voies (dont le Rhône et les voies du réseau à petit gabarit Fyrcinet)	0,17
Moyenne	0,33
— Moselle internationale	0,11

* Taux moyen des péages perçus sur les marchandises empruntant les voies d'eau françaises et la Moselle. En centime par tonne-kilomètre (juillet 1975).

bathier. Très peu d'implantations industrielles nouvelles, liées au transport par le fleuve, ont eu lieu, en Allemagne comme en France. Cette situation s'explique par le fait que les entreprises fabriquant des produits manufacturés dont le prix unitaire est élevé sont moins attirées par les facilités du transport de masse et les « infrastructures lourdes » de transport.

Le France, par le biais de la Lorraine, aura-t-elle fait une bonne affaire ? On évalue, à la SIM, à quelque 30 à 40 millions de deutschmarks les gains de transport réalisés chaque année pour l'économie française. Est-ce justifié (et ces gains ont-ils été répercutés sur les prix de vente des produits sidérurgiques), lorsque l'on sait que, sur les 848 millions de DM de travaux, 67,3 % ont été supportés par les contribuables français, 32,4 % par les allemands et 0,3 % par les luxembourgeois ?

Et les 17 millions de francs de péage versés par l'économie française, et surtout lorraine, en 1974

le port autonome de Paris loue des terrains au bord de l'eau. aux entreprises.

Le Port Autonome de Paris n'est pas une agence immobilière d'un type particulier qui serait spécialisée dans la location aux entreprises de terrains bien situés, avec vue imprenable, pour y installer leurs bureaux.

Non, il ne s'agit pas de ça. Bien sûr, ce n'est jamais désagréable pour un industriel de travailler le long de la Seine, de l'Oise ou de la Marne. Bien sûr, cela arrange les Parisiens de ne pas avoir d'industries au plein milieu de la ville.

Mais si le Port Autonome de Paris loue des terrains au bord de l'eau, c'est d'abord pour des raisons économiques. De plus en plus de produits peuvent, sans difficulté, être transportés par voie d'eau. Les progrès techniques de la batellerie permettent une parfaite régularité et une grande sécurité du trafic.

Mais, en premier lieu, le transport fluvial coûte moins cher que les autres ; surtout si l'entreprise cliente loue des terrains contiguës au bord de la voie d'eau : pas de rupture de charge.

Les installations du Port Autonome de Paris jalonnent les 320 km de rivières de la région parisienne. Il comporte 275 ports. C'est de Germevilliers et Sennecey-le-Château que partent les plus importants. Il dispose d'un total de 20 km de quais et de 250 ha de terrains et de plans d'eau. De nouvelles zones industrielles portuaires sont en cours de réalisation à Limay, Saint-Ouen-l'Aumône, Bruyères-sur-Oise et Lagry.

PARIS EST UN PORT
 PORT AUTONOME DE PARIS
SERVICES COMMERCIAUX
2, CHATEAU DE LAUNAY, 75013 PARIS CEDEX 13
TÉLÉPHONE 7 20 00 00

De 20 à 10

Le signe le plus immédiat et le plus évident de l'utilité des travaux de modernisation de la Moselle a été la baisse considérable des coûts de transport. Quelques heures seulement après l'inauguration officielle, en 1964, la Bundesbahn, pour ne pas voir ses clients préférer les péniches, réduisit ses tarifs de plus de 30 %. Depuis, « la pression de l'eau sur le fer ne s'est pas relâchée ». « Il y a vingt ans, le prix de la tonne de coke entre la Ruhr et Thionville, par fer, s'établissait à 20 DM », explique M. Jean Aubathier, gérant français de la SIM.

POUR CERTAINS NOUS SOMMES «VILLE DE LA PHOTOGRAPHIE» POUR D'AUTRES «LE FOS BOURGUIGNON»

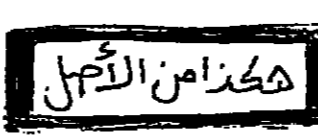
- Zone industrielle et portuaire de 150 ha. en bordure du grand axe à grand gabarit.
- Poste d'embarquement pour colis lourds sur voie d'eau d'une puissance de 1000 tonnes (un pont portique de 600 tonnes et un de 450 tonnes jumelables).
- Autres possibilités de chargement.
- La zone est embranchée et reliée directement à l'autoroute A6 à la R.N. 83 bis (BESANÇON - MULHOUSE ALLEMAGNE) et à la route-express (LE CREUSOT - MONTCEAU-les-MINES Vallée de la Loire).
- Centre Routier avec Centre Régional de dédouanement, Bureaux pour transitaires disponibles, Antenne du B.R.F. Magasin T.J.R., Magasins Généraux).
- Aéroport classe C - I.F.R. - équipé pour atterrissage tous temps.
- Main-d'œuvre de qualité, nombreuses possibilités de formation.
- Région d'ancienne tradition métallurgique et industrielle.
- CHALON-sur-SAONE, porte de toute sa circonscription sur la grande vallée

• CHALON-sur-SAONE - LE CREUSOT MONTCEAU-les-MINES «complexe industriel le plus important entre PARIS et LYON»

• Terrains à vendre, terrains à louer (immédiatement disponibles).

• Pour tous renseignements :
CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE CHALON-sur-S. AUTUN et LOUHANS
28, Bd de la République
71100 - CHALON-sur-SAONE
Tél. : (85) 48.22.22
Télex : CHAMCO CHALN 800232

CCI



مكتبة من الكتب

dijon

**une agglomération de 220.000 habitants, ni trop petite, ni trop grande,
remarquablement placée sur l'axe Mer du Nord-Méditerranée,
au carrefour de 4 autoroutes (dont Dijon-Paris et Dijon-Lyon) et de 6 voies ferrées,
sur la transversale aérienne Bordeaux-Limoges-Dijon-Nancy, récemment ouverte,
Une croissance dynamique mais harmonieuse,
tous les services et les équipements d'une métropole moderne,**

dijon, c'est aussi :

**la splendeur d'un patrimoine monumental sauvegardé,
une ville pilote pour ses espaces verts,
une vie universitaire, culturelle, sportive intense,
la vigne, la forêt, les rivières, les lacs à votre porte,
la montagne toute proche.**

**dijon:
une ville pour bien travailler
une ville pour bien vivre**

L'exemple allemand

COUPS DE CISEAUX DANS LA FLOTTE

LES entreprises allemandes de la navigation fluviale n'ont pas été épargnées par la récession économique. Alors qu'en 1974 le trafic était encore en augmentation, les résultats des sept premiers mois de cette année marquent un recul de 10 % (183 millions de tonnes transportées contre 147). Les voies d'eau restent cependant le deuxième moyen de transport en République fédérale après la voie ferrée. En 1974, elles ont transporté 252,1 millions de tonnes de fret, soit 50 millions de tonnes-kilomètre. Le secteur compte deux mille quatre cent quarante-cinq entreprises allemandes et dix-neuf entreprises étrangères utilisant les 4 383 kilomètres de voies d'eau (3 127 kilomètres de fleuves et 1 256 kilomètres de canaux).

— qui n'est pas subventionné par les pouvoirs publics — joue certes un rôle dans cette situation difficile, mais les carburants ne représentent que 10 % des coûts; les coûts salariaux pèsent plus lourds (40 %). Pour le trafic intérieur allemand, les prix sont fixés par décret après que les transporteurs et les clients se sont mis d'accord. Au contraire, pour le trafic international, les prix sont libres. La concurrence étant très vive dans ce secteur, qui tend à prendre de plus en plus d'importance, il est non seulement impossible de répercuter la hausse des coûts dans les prix du fret, mais ces prix eux-mêmes sont en chute libre. « Les surcapacités dans les marines fluviales européennes constituent la véritable cause de la mauvaise situation », déclare-t-on dans les milieux professionnels ouest-allemands. La crise économique est simplement venue ajouter un élément supplémentaire d'inquiétude. Dans ces mêmes milieux, on regrette que les flottes belge et néerlandaise soient artificiellement maintenues, voire développées, grâce à des subventions publiques. On cite au contraire l'exemple du modèle allemand.

Loin de vouloir conserver une structure qui ne leur paraissait plus adaptée, les milieux professionnels ont entrepris, dès 1968, avec l'encouragement et le soutien des pouvoirs publics, une action d'assainissement qui a abouti à une diminution du tonnage de 1,372 million de tonnes, soit 25 % du tonnage de 1963. Le nombre des bâtiments a diminué de deux mille cent vingt-neuf depuis 1968; onze cents petites entreprises ont disparu; près de douze mille emplois ont été supprimés (soit la moitié). Cette action d'assainissement a été financée en grande partie par la profession elle-même. Les entreprises devaient payer une contribution représentant 2 % de leurs recettes de fret sur le transport intérieur allemand. Ainsi a été constitué un fonds d'aide aux entreprises réduisant leur capacité. Pour les entreprises qui ont totalement cessé leur activité et pour le personnel qui a perdu son emploi, les pouvoirs publics ont versé des « primes sociales ».

L'exemple belge

ANVERS TEND LA MAIN A ROTTERDAM

L'ANNEE 1975 restera gravée dans l'histoire du transport maritime et fluvial belge par deux événements. L'inauguration, le 23 septembre, de la liaison Escart-Rhin — une revendication belge depuis plus de cent ans — et un ralentissement du trafic pour la première fois depuis la fin de la guerre. Si les chiffres se maintiennent, la baisse de l'activité du port d'Anvers sera de l'ordre de 30 % par rapport à 1974, année très faste qui avait enregistré un trafic de 92 millions de tonnes. Un dockeur sur trois est en chômage, soit quatre mille sur un total de douze mille. Un exemple : le douze millième navire est entré au port d'Anvers le 7 septembre alors qu'en 1974 il y pénétrait dès le 17 août.

La baisse du volume est sensible pour les marchandises en vrac : — 14,5 %. On constate évidemment que le pétrole diminue (- 18,7 %), mais aussi les minerais (- 16,2 %) et les fers et aciers (- 20,5 %). Le recul est plus net encore pour les marchandises « à la pièce » (- 20,6 %). On enregistre une diminution de 10 % pour les conteneurs alors que depuis la fin de la dernière guerre la progression annuelle était de 10 % dans ce secteur.

La liaison Escart-Rhin, réclamée depuis plus d'un siècle, est entrée en service le 23 septembre, et déjà les autorités belges estiment que leurs prévisions les plus optimistes seront dépassées. Cette liaison doit, dit-on, permettre un passage annuel de quarante mille navires, soit quelque 40 millions de tonnes. La nouvelle liaison raccourcit le trajet Anvers-Rhin de 30 kilomètres et les navires n'auront à franchir que deux écluses contre quatre, jadis. Trois convois peuvent y naviguer simultanément. L'enfoncement accepté est de 3,60 mètres, mais sera porté à 4 mètres d'ici à 1978 pour permettre le passage des plus grands convois poussés existant actuellement. Tout a été mis en œuvre pour préserver l'eau de l'écluse, évitant qu'elle ne soit polluée de l'eau salée. Une écluse française déjà appliquée : l'écluse de Mardyck.

AVEC RHIN-RHONE MARSEILLE CHOISIT L'EUROPE. La liaison fluviale mer du Nord-Méditerranée, par le Rhin, la Sarre, le Rhin (voie allemande) et, ultérieurement, par la Moselle (voie française) est un équipement dont l'importance dépasse le niveau national, bien que réalisé entièrement sur le territoire français. C'est un équipement essentiel à la structuration de l'Europe d'une part, il relie l'Europe du Nord à la Méditerranée par un moyen de grande capacité et constitue un élément indispensable de l'unité économique européenne car il associe, dans la même communauté de destin, l'Europe rhénane à l'Europe méditerranéenne; d'autre part, il est un contrepoint essentiel à la pression que les nations de l'Est exercent sur la Communauté Economique Européenne, tant sur le plan maritime que sur le plan fluvial, en particulier grâce aux moyens que leur donne la Convention du Danube rédigée il y a un siècle dans un contexte politique, social, économique différent.

POINT DE VUE UNE AUTRE BATAILLE DU RAIL. fer à grande vitesse Paris-Sud coûtera 1 772 millions de francs-782 millions pour le matériel roulant. A qui ? A la S.N.C.F. Pour qui ? La rentabilité est de 19 % pour la S.N.C.F. 33 % pour la collectivité nationale ce qui est énorme. Ce prix est-il certain ? On connaît le sérieux de la S.N qui, en l'occurrence, est ce qui est sûr — et l'ép qui est sûr — tous ses comptes qui son projet soit en situation, on peut penser que l'erreur sera faible.

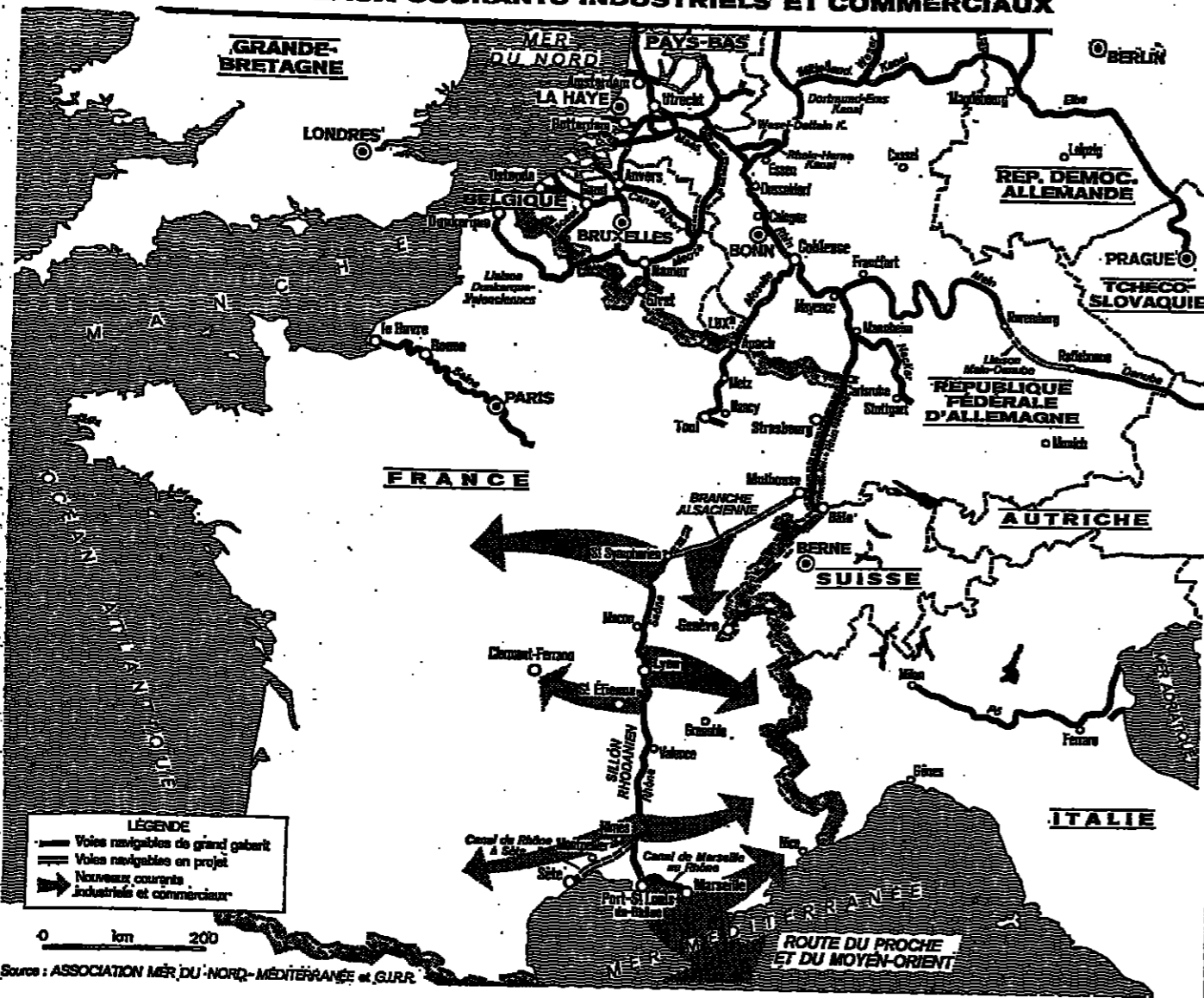
CAISSE NATIONALE DES MARCHES DE L'ETAT. 14, rue de Gramont 75084 Paris Cedex 02 - Téléphone : 742.21.50. Financement des entreprises titulaires de commandes et marchés publics. Financement de l'innovation. Financement de l'équipement des entreprises à moyen et long terme.

LA ROUTE AUGMENTE, LE CANAL DIMINUE. Route 38 %, 39 %, 42 %. Oléoducs (transit compris) 40 %, 35,9 %, 23,7 %. Navigation intérieure (transit compris) 13,2 %, 17,5 %, 17,7 %. 8,8 %, 7,6 %, 6,1 %.

كازمان الناصر

(PUBLICITE)

LES NOUVEAUX COURANTS INDUSTRIELS ET COMMERCIAUX



QUE VA-T-IL SE PASSER A DIJON
LE 24 NOVEMBRE 1975 ?

Sur l'initiative du président Edgar Faure, et à l'invitation du président J. Chamant, ancien ministre, une conférence interrégionale rassemblera six établissements publics régionaux : Alsace, Franche-Comté, Bourgogne, Rhône-Alpes, Provence-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon. Elle a un objectif précis : établir un courant économique entre le Nord et le Sud alimenté par tous les modes de transport et notamment la liaison fluviale à grand gabarit Rhin-Rhône.

Il s'agit de la deuxième réunion de cette nature ; la première a eu lieu à Besançon le 10 juillet 1975. C'est la première conférence, et la plus importante, créée en France en application du décret du 22 novembre 1974.

La réunion de Dijon sera placée sous la présidence effective de M. Valéry Giscard d'Estaing, président de la République.

IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DU PROJET

L'objectif fondamental du projet Mer du Nord-Méditerranée est de créer un certain nombre de zones industrielles parfaitement desservies par tous les modes de transport afin d'apporter aux entreprises françaises les outils de la compétitivité.

Il s'agit de doter la France, et notamment quelques régions actuellement désertées, des mêmes moyens qui ont permis l'expansion économique extraordinaire de l'Europe du Nord (Allemagne Fédérale, Hollande, Belgique, Luxembourg).

En outre, ce projet permettra :

- des créations d'emplois industriels et tertiaires,
- un rééquilibrage du pays en présentant un contre-poids à la concentration parisienne,
- l'éclosion de nouveaux courants industriels et commerciaux vers le Centre et l'Ouest,
- le développement économique de six régions françaises,
- la mise en valeur des investissements de Fos.

DIMENSION POLITIQUE

— Fait politique sans précédent, ce projet recueille l'adhésion de la quasi-totalité des responsables politiques et économiques des régions concernées.

— Il consacre une solidarité régionale exemplaire.

— En associant l'Europe rhénane et l'Europe méditerranéenne, en équilibrant Rhin-Main-Danube, en favorisant nos échanges au-delà de Suez, l'axe Mer du Nord-Méditerranée constitue un grand dessein permettant l'insertion de notre pays dans l'Europe et dans le monde.

L'AXE MER DU NORD-MÉDITERRANÉE...

...a pour but de coordonner toutes les infrastructures de transports terrestres les plus modernes :

- FER : Electrification complète de Fos à Strasbourg depuis 1970.
- ROUTE : Autoroute complète de Marseille à Dijon depuis 1970/1975. Mulhouse-Beaune terminée en 1978/1980.
- TUBE : Pipe-line sud-européen ouvert depuis 1962.
- VOIE D'EAU : Rhône-Saône : grand gabarit en 1979. Saône-Rhin : avant-projet déposé en décembre 1974.

TRANSPORT FLUVIAL,
SUPPORT D'EXPANSION

- Faible prix de revient,
- Faible consommateur d'énergie,
- Grande capacité de transport et de stockage,
- Transport en site propre, le moins polluant,
- Le mieux adapté pour les masses indivisibles,
- Fonctions secondaires de la voie d'eau : eau industrielle, irrigation agricole, navigation de plaisance, production d'énergie hydroélectrique.

6 Etablissements
Publics Régionaux
17 Départements
31 Chambres
de Commerce
et d'Industrie
ont pris position
pour
l'achèvement
de l'axe
Mer du Nord-
Méditerranée

QUELQUES FAUX PROBLÈMES

Financement : 5,6 milliards de francs, valeur juillet 1975 ; mais, sur 10 ans, cette somme représente le doublement du budget actuel des voies navigables (0,023 % du P.N.B.) ; mais, si ce projet échappait à l'annualité budgétaire, des engagements pluriannuels et fermes permettraient une réduction considérable du coût global ; mais certaines collectivités locales fortement intéressées par le projet envisageraient de participer à son financement ; mais une augmentation minime de la redevance E.D.F. à la Compagnie Nationale du Rhône effacerait le problème budgétaire.

Rentabilité : qui peut penser sérieusement qu'une œuvre nationale s'amortissant sur plus de 100 ans justifie le calcul de rentabilité que l'on applique aux machines d'une entreprise industrielle. La rentabilité de l'infrastructure se trouve dans l'industrialisation de la France et dans le futur produit régional brut de France-Comté ou du Languedoc-Roussillon.

L'équilibre national : certains suscitent des distinctions artificielles entre l'Est et l'Ouest, le Nord et le Sud. On regrette de les voir apparaître à la fin du vingtième siècle, alors que c'est de la place de la France tout entière dans l'Europe et de l'Europe dans le monde, notamment méditerranéen et africain, dont il s'agit.

G.I.R.R.

Le Groupement Interconsulaire du Rhône et du Rhin, nouveau-né dans la famille des établissements publics prévus par le décret du 22 novembre 1974, est le premier, et sans doute sur longtemps le plus important, des organismes créés par les Chambres de Commerce et d'Industrie pour la réalisation d'un objectif commun.

Il s'agit, pour vingt-neuf Chambres locales et générales, d'apporter leurs ressources humaines, financières au service de la promotion et de l'aménagement de la liaison fluviale entre le Sud et le Rhin par le franchissement du seuil iso-contours et abscissa.

Réunies à Lyon, le 5 novembre 1975, ces vingt-neuf Compagnies consulaires (1) dont la composition géographique s'étend de Stras-

bourg à la façade méditerranéenne, se sont engagées, grâce à cet outil commun, à mettre en valeur la façade méditerranéenne, la façade rhénane, les régions intermédiaires, et à prolonger la diversification industrielle vers les régions intérieures de l'Est et de l'Ouest du bassin rhodanien.

Elles sont prêtes pour cela à mettre au service des instances politiques, à qui revient finalement la décision, toute une expérience séculaire en matière d'aménagement industriel ; elles veulent être l'interlocuteur opérationnel, sur le terrain, des établissements publics régionaux concernés.

Le Groupement s'est donné pour premier président M. LANVERS, président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nîmes.

Chiffres-clés

Projet de liaison

- Longueur de la voie : 230 km.
- Nombre d'écluses : 24.
- Convois poussés : 4.400 T.
- Enfoncement : 3 m.
- Dénivellation totale : 264 m.

Tonnages transportés (en millions de tonnes)

	Fer	Route	Eau
Allemagne	386	216,7	246
France	258,1	428	108,8

Trafic prévisible (source C.E.R.L.I.C.)

- 3 à 5 ans après la mise en service : 5 millions de tonnes.
- 5 à 10 ans après la mise en service : 10 millions de tonnes.
- 15 à 20 ans après la mise en service : saturation.

(1) Chambres Régionales de Commerce et d'Industrie d'ALSACE, de FRANCHE-COMTÉ, de BOURGOGNE, de RHÔNE-LOIRE, des ALPES, de PROVENCE-CÔTE D'AZUR et de LANGUEDOC-ROUSSILLON.

Chambres de Commerce et d'Industrie d'ANNONAY, AERAS, AUBERNAIS, AVIGNON, BEAUNE, BELFORT, BOURG-EN-BRESSE, CHALON-SUR-SAÔNE, COLMAR, DIJON, DOUVE, GRAY-VEROUIL, LONS-LE-SAUNIER, LYON, MACON, MARSILLE, MULHOUSE, NIMES, STRASBOURG, VALENCIENNES, VILLEFRANCA-SUR-SAÔNE (auxquelles ont été ajoutés depuis de se joindre les Chambres de Commerce et d'Industrie de SETE et de MONTPELLIER).

Une nouvelle Rhone sur la voie d'eau

Franche-Comté ES « POUR » TOUTES LES « CONTRE »

UE l'on soit pour ou que l'on soit contre le « grand canal » on est convaincu en Franche-Comté, que les douches écossaises se matérialisent qui ponctuent de vifs débats sur cette affaire...

besoins les bras. « La Franche-Comté veut d'ailleurs voir plus loin que ses intérêts immédiats, elle entend faire dans les milieux patronaux. En effet, mais à part quelques grandes entreprises comme Solvay, Peugeot ou Alsthom directement intéressés par le gain que représente la voie d'eau pour le transport des produits lourds, l'économie régionale se caractérise plutôt par une industrie de précision et de produits mécaniques hautement élaborés. Ce n'est donc pas d'industries lourdes — utilisant une main-d'œuvre peu qualifiée et peu « féminisée » — dont la Franche-Comté a d'abord besoin pour surmonter la crise de l'emploi et préserver son potentiel productif.

« Le canal supprimera l'équivalent de deux mille canotiers. De toute façon, il y a toujours des opposants à tout... qui se réjouissent ensuite. Voyez notre expérience des deux pontons... » réchérît le maire de Besançon, M. Jean Minjot (socialiste).

lobby auquel les Allemands pourraient ne pas être étrangers. « Dubitative sur les « retombées », la Franche-Comté s'interroge aussi sur le tracé qui a été retenu. On sait que le canal doit emprunter la vallée du Doubs, traversant les agglomérations de Dole, Besançon, Montbéliard, puis, vers le nord, aller rejoindre l'Il, pénétrer dans Mulhouse, pour atteindre Kamba, sur le grand canal d'Alsace. Il est donc certain que, à l'intérieur des villes concernées, des travaux de voirie et d'urbanisme seront rendus obligatoires par l'aménagement du grand canal. Qui pourra cas bouleversements, les communes ou l'Etat ?

« Le projet, il faut savoir, en effet, que les Allemands se sont attelés à des travaux comparables destinés à relier vers 1984 le Rhin à la mer Noire par le Danube, tandis que les Suisses cogitent sur une liaison nord-sud par leur territoire. Pour M. Pierre Buisson, président de l'Association Mar du Nord-Méditerranée — qu'on ne peut suspecter d'« électoralisme », puisqu'il est député du Lot-et-Cher et maire de Blois, — le marché est clair : « Voulez-vous que la France devienne le « Singapour de l'Europe ? Nous ne posons pas le problème Rhin-Rhône comme une classique affaire de promotion de la voie d'eau par un lobby. Pour nous, il s'agit de donner à l'économie française les moyens de sa compétitivité, et pour cela appliquer en France une recette qui a si bien réussi chez nos voisins. Les nouvelles de chiffres autour des trafics potentiels, de la rentabilité, des emplois, sont secondaires. »

« Des besoins économiques ? », interroge M. Vermeaux. « Le canal actuel avait été fait pour un trafic de 2 millions de tonnes. Or, il n'en est passé, la meilleure année (1968), que 811 000 tonnes et 485 000 en 1974. C'est le dimanche le jour le plus chargé pendant nos concours de pêche, il passe deux ou trois péniches en trois heures... L'écoulement des bras au ciel ! » Arguments sérieux à l'actif. Références et critiques intelligentes au passé. Comment choisir ? Les élus de Franche-Comté, de la droite à la gauche, ont pris position clairement. C'est oui.

Pour les monopoles allemands

Préoccupation de géopolitique aussi dans les propos de M. Philippe Lamour, président du comité économique et social du Languedoc-Roussillon : « Il faut « insérer les régions méridionales en hommes d'affaires, en capitaux, en investissements, en technologies de l'industrie. Il n'y a qu'un moyen : le grand canal qui les lie à l'Europe septentrionale et industrielle qui étouffe sur des terrains trop étroits. » La Franche-Comté possède précisément cette tradition industrielle, et certains voient dans le canal une possibilité de meilleure intégration économique entre régions complémentaires de la frange est de la France.

« Pendant les travaux, les entreprises locales ne recevront que des lettres d'ajournement. Pour la construction de l'autoroute, ce sont les grandes entreprises nationales qui ont eu les marchés, ce qui a assez mécontenté les entrepreneurs locaux », précise M. Claude Curty, secrétaire régional de la C.G.T. « La Franche-Comté a bien davantage besoin d'emplois féminins, notamment dans l'espace urbain Belfort-Montbéliard. D'autre part, dans le Haut-Doubs et le Haut-Jura, où l'on constate un reflux des frontaliers à cause de la crise en Suisse, l'émigration française, qui emploie plus de dix mille salariés, est très menacée. Ce n'est pas le canal qui la sauvera. »

« Pendant les travaux, les entreprises locales ne recevront que des lettres d'ajournement. Pour la construction de l'autoroute, ce sont les grandes entreprises nationales qui ont eu les marchés, ce qui a assez mécontenté les entrepreneurs locaux », précise M. Claude Curty, secrétaire régional de la C.G.T. « La Franche-Comté a bien davantage besoin d'emplois féminins, notamment dans l'espace urbain Belfort-Montbéliard. D'autre part, dans le Haut-Doubs et le Haut-Jura, où l'on constate un reflux des frontaliers à cause de la crise en Suisse, l'émigration française, qui emploie plus de dix mille salariés, est très menacée. Ce n'est pas le canal qui la sauvera. »

« Pendant les travaux, les entreprises locales ne recevront que des lettres d'ajournement. Pour la construction de l'autoroute, ce sont les grandes entreprises nationales qui ont eu les marchés, ce qui a assez mécontenté les entrepreneurs locaux », précise M. Claude Curty, secrétaire régional de la C.G.T. « La Franche-Comté a bien davantage besoin d'emplois féminins, notamment dans l'espace urbain Belfort-Montbéliard. D'autre part, dans le Haut-Doubs et le Haut-Jura, où l'on constate un reflux des frontaliers à cause de la crise en Suisse, l'émigration française, qui emploie plus de dix mille salariés, est très menacée. Ce n'est pas le canal qui la sauvera. »

Le tracé concurrent

Où l'on voit poindre les partisans du tracé concurrent à la branche lorraine, — alors qu'on croyait ce débat-là définitivement terminé. « Je prétends, affirme M. Pierre Vitar, maire de Gray et député républicain indépendant, qu'un tracé par la vallée de la Saône aurait été meilleur et moins cher. L'axe Besançon-Belfort est déjà surchargé alors que dans la Haute-Saône le terrain est plus plat et qu'on dispose de toute la place qu'on veut. » Et M. Vitar de rappeler que jusqu'à la première guerre mondiale Gray était le second port fluvial de France, avec de grands moulins, des silos, des négociants internationaux en vin. Le district de Gray a aménagé une vaste zone industrielle le long de la Saône (qui a cet endroit n'est accessible qu'à de petites péniches), qui attend des entreprises. « A chaque réunion du conseil régional, je demande l'inscription d'une annexe à grand gabarit jusqu'à Gray. Si cette annexe n'est pas retenue, je voterai contre la participation financière de la région au projet. »

« Le projet, il faut savoir, en effet, que les Allemands se sont attelés à des travaux comparables destinés à relier vers 1984 le Rhin à la mer Noire par le Danube, tandis que les Suisses cogitent sur une liaison nord-sud par leur territoire. Pour M. Pierre Buisson, président de l'Association Mar du Nord-Méditerranée — qu'on ne peut suspecter d'« électoralisme », puisqu'il est député du Lot-et-Cher et maire de Blois, — le marché est clair : « Voulez-vous que la France devienne le « Singapour de l'Europe ? Nous ne posons pas le problème Rhin-Rhône comme une classique affaire de promotion de la voie d'eau par un lobby. Pour nous, il s'agit de donner à l'économie française les moyens de sa compétitivité, et pour cela appliquer en France une recette qui a si bien réussi chez nos voisins. Les nouvelles de chiffres autour des trafics potentiels, de la rentabilité, des emplois, sont secondaires. »

« Pendant les travaux, les entreprises locales ne recevront que des lettres d'ajournement. Pour la construction de l'autoroute, ce sont les grandes entreprises nationales qui ont eu les marchés, ce qui a assez mécontenté les entrepreneurs locaux », précise M. Claude Curty, secrétaire régional de la C.G.T. « La Franche-Comté a bien davantage besoin d'emplois féminins, notamment dans l'espace urbain Belfort-Montbéliard. D'autre part, dans le Haut-Doubs et le Haut-Jura, où l'on constate un reflux des frontaliers à cause de la crise en Suisse, l'émigration française, qui emploie plus de dix mille salariés, est très menacée. Ce n'est pas le canal qui la sauvera. »

Table titled 'LE SOUHAITABLE ET LE POSSIBLE' showing budget data for 1975 and 1976 in billions of francs.

(PUBLICITÉ)

LA FRANCHE-COMTÉ ET LE CANAL DU RHONE AU RHIN

Le 7 juin 1974, une assemblée commune du Conseil Régional et du Comité Economique et Social de Franche-Comté émettait solennellement et unanimement un vœu en faveur de la mise au grand gabarit du Canal du Rhône au Rhin (C.R.A.R.). Pour une région trop longtemps enclavée et qui, progressivement, assure ses liaisons non seulement avec Paris mais avec les zones économiques situées au Nord et au Sud, la mise au grand gabarit du Canal du Rhône au Rhin est une décision vitale.

Non seulement certaines zones inondables seront protégées, mais le site lui-même sera amélioré, notamment par les plans d'eau dont certains permettront des activités nautiques, voire des compétitions. Les Franche-Comtois se sont posés la question de savoir si, en valorisant l'axe principal Belfort-Dole, ils ne risquaient pas en même temps de pénaliser les zones éloignées du tracé du Canal. Il apparaît qu'en réalité un véritable aménagement du territoire franc-comtois est nécessaire, auquel s'attachent dès à présent les instances régionales. On sait que l'E.P.R. (1) a consacré une part très importante de son budget au « Sauvetage du Doubs ». Il porte déjà son attention sur les liaisons transversales qui feront profiter les zones voisines des avantages du Canal.

Par ailleurs, contrairement à certaines craintes « a priori » légitimes, la totalité des besoins en eau du Canal est assurée sans aucun préjudice pour les besoins des populations locales et sans aucune pollution nouvelle du Doubs. Pour répondre brièvement à d'autres objections, les Franche-Comtois étudient également les conditions optimales d'adaptation des exploitations agricoles concernées. Mais les problèmes qui se posent en Franche-Comté ne sont pas fondamentalement différents de ceux des cinq régions intéressées avec elle : Alsace, Bourgogne, Rhône-Alpes, Provence-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon. Depuis le début de l'année 1975, ces six régions se concertent, tantôt de façon informelle (Marseille, 24 mars), tantôt dans leur sein même (Lyon, 14 avril). C'est pourquoi, lorsque, lors de cette dernière réunion, la région Rhône-Alpes a suggéré que soit constituée une Conférence interrégionale consacrée aux problèmes du Canal à grand gabarit, la Franche-Comté non seulement a soutenu ce point de vue, mais a proposé que la réunion constitutive se tienne à Besançon, sous la présidence de M. Edgar Faure.

Après tant de promesses, dont la réalisation fut indéfiniment retardée, les Franche-Comtois sont en droit d'attendre d'une telle réunion une information suffisamment précise pour que la mise au grand gabarit du Canal du Rhône au Rhin, inscrite au VII^e Plan, soit la grande œuvre de la prochaine décennie. Pierre BOURGEOIS, Président du Comité Economique et Social de Franche-Comté.

(1) Etablissement Public Régional

LE GRAND DÉBAT

PAS DE CADEAUX INUTILES

par EDGARD PISANI (*)

Je me rappelle le beau succès que j'ai remporté à Nancy, lorsque je suis venu dire, à la préfecture, à une assemblée d'élus et de responsables économiques, que la réalisation du Rhin-Rhône ne me paraissait pas mériter une priorité nationale. Je me rappelle mon vif débat avec Georges Pompidou, alors premier ministre, lorsqu'il a décidé de réaliser la section Mulhouse-Altkirch sans me consulter, et pour des raisons plus politiques qu'économiques. Rien depuis n'est venu emporter mon adhésion.

Près de 6 milliards, nous dit-on aujourd'hui. Que serait-ce demain, même en francs constants, si l'ouvrage se réalisait? Les ingénieurs les plus rigoureux nous ont habitués à l'erreur. Mais retenons le chiffre. Cela fait beaucoup d'argent :

— 1 000 kilomètres d'autoroutes de liaison. Ces 1 000 kilomètres d'autoroutes ou ces 1 500 kilomètres de voies express qui manquent pour assurer des liaisons interrégionales commodes.

— 65 000 logements sociaux, ou mieux, au lendemain du débat fonder, l'achat et l'équipement de 5 000 hectares de terrain à bâtir en France, de telle sorte que soit jugulée la spéculation foncière et que notre politique urbaine et notre politique du logement se trouvent définitivement transformées et allégées.

— 10 000 000 d'hectares remembrés, drainés, assainis, la productivité agricole nationale considérablement accrue, nos exportations amplifiées, la vie rurale aménagée.

— 1 000 ou 1 500 kilomètres de voies pour transports rapides en site propre, qui, s'ajoutant à la liaison Paris-Lyon, permettraient d'aller de Dunkerque et Metz à Marseille et Nice en train à grande vitesse, en dehors du réseau ferré actuel. Ainsi serait abolie sur cette partie du réseau français la concurrence « trains rapides », « trains lents » ; ainsi la rapidité d'acheminement des marchandises par fer serait-elle multipliée par trois ou quatre ; ainsi le prix de transport des marchandises par train entier serait-il diminué d'un quart ; ainsi le trafic poids lourds de nos autoroutes serait-il allégé ; ainsi les liaisons des bassins industriels du Nord et de l'Est avec Lyon et la Méditerranée seraient-elles bien assurées.

Elles le seraient par le fer à un moindre coût que par la voie d'eau. Car si le fret empruntant le Rhin-Rhône devait payer tout à la fois les charges de gestion et celles d'amortissement, le prix de la tonne-kilomètre serait, compte tenu du trafic escompté, nettement supérieur au prix de la tonne-kilomètre par voie ferrée.

Les experts les plus optimistes (mais sont-ils alors des experts ?) prévoient un trafic de 10 millions de tonnes. Il en faudrait 25 ou 30 pour que l'entreprise soit acceptable, 50 pour qu'elle soit rentable.

Il n'apparaît donc pas qu'en termes de priorité comme en termes de rentabilité la liaison Rhin-Rhône mérite l'enthousiasme que certains lui vouent.

Peut-il y avoir d'autres arguments ? On parle d'effets d'entraînement. Sans doute. Ils sont connus, analysables. Ils sont moindres que les effets d'entraînement du système de transports, de l'aménagement rural, de la politique foncière urbaine, évoqués ci-dessus.

Près de 6 milliards, ce pourrait être aussi 100 000 emplois créés !

Mais les partisans du projet disent : « Si nous n'avons pas cela, nous n'avons rien. » C'est alors une autre question, une affaire de plan d'équipement, une affaire de volonté gouvernementale. Il ne faudrait pas que l'on vienne nous dire que l'on aurait l'argent pour la liaison Rhin-Rhône, pas pour le reste !

S'il y a d'autres analyses, il faut les dire. La rentabilité n'est pas le seul mobile de la collectivité publique. Mais lorsqu'elle s'écarte de la rentabilité, la collectivité doit dire deux fois ses raisons.

Où les trouverait-elle, alors que tous les experts publics ont fait les plus expresses réserves sur le projet ?

Le faire-plaisir ne saurait justifier l'action gouvernementale. Et si le président veut faire des cadeaux, qu'il fasse des cadeaux utiles.

(*) Sénateur socialiste de la Haute-Marne, ancien ministre de l'Équipement.

Un projet pour l'Europe

par PIERRE PFLIMLIN (*)

de nombreuses reprises les assemblées départementales et régionales d'Alsace ont marqué l'intérêt qu'elles portent à l'axe fluvial Rhin-Rhône. Cela s'explique aisément. Dans l'état actuel des choses, l'Alsace est cul-de-sac à l'extrémité sud de la vallée du Rhin navigable. Pour mieux intégrer à l'économie française, il est nécessaire de faire sauter le verrou qui la sépare des vallées de la Saône et du Rhône. Il paraît rationnel, d'ailleurs, de parachever ainsi les travaux fort onéreux réalisés dans ces vallées et l'aménagement du Rhin pour lequel la France et la République fédérale d'Allemagne conjuguent actuellement leurs efforts.

Les objections soulevées par les adversaires de ce projet sont de divers ordres. Il y a d'abord la méconnaissance, propre à la France, de l'intérêt économique des voies navigables. Tandis qu'en Allemagne fédérale la part des transports assurés par ces voies est de 30 % et qu'elle est bien supérieure encore aux Pays-Bas et en Belgique, elle n'est que de 8 % en France. De nombreux exemples démontrent pourtant la « fécondité économique de la voie d'eau ». Le développement industriel engendré par la création du grand canal d'Alsace et des ports rhénans de Mulhouse et de Colmar en est une illustration remarquable. C'est pour cette raison essentiellement que les six régions situées le long de l'axe de Strasbourg à Marseille réclament unanimement la réalisation et soutiennent la promesse de l'axe mer du Nord-Méditerranée.

On tire argument aussi d'une insuffisante rentabilité financière de l'investissement en cause. Or il faut considérer la rentabilité économique au sens le plus large. Les calculs effectués jusqu'à présent n'ont pas pu prendre en compte tous les effets induits qui résulteront notamment des futures implantations industrielles, qu'il est impossible de chiffrer exactement. A juste titre, M. Jacques Chirac a fait observer récemment à Lyon que les effets de la création d'une telle infrastructure ne doivent pas être évalués à court ni même à moyen terme, mais à long terme.

Dans certains milieux, on pense que la création d'un axe de développement — dont on reconnaît implicitement l'efficacité — dans l'Est et le Sud-Est irait à l'encontre d'une politique d'aménagement du territoire, dont l'objectif essentiel, dit-on doit être le « rééquilibrage » entre l'Est et l'Ouest. En fait, la politique conduite en faveur des régions de l'Ouest, dont l'élaboration dès 1955, à mon initiative, du « plan breton » fut le premier préliminaire, a abouti fort heureusement à des résultats remarquables. Il n'est plus possible aujourd'hui de parler d'une moitié ouest de la France qui tout entière serait sous-développée et d'une moitié est qui serait favorisée. Il y a de part et d'autre de la ligne que l'on trace arbitrairement du Nord

au Sud pour séparer les deux France des régions prospères et des régions en difficulté. Chaque région a besoin d'une politique spécifique.

Au surplus, la thèse selon laquelle le développement d'une partie du territoire nuitrait aux autres est très contestable. Tout accroissement du potentiel économique de la nation bénéficie directement ou indirectement à l'ensemble du pays, ne serait-ce que par la voie fiscale. D'ores et déjà, l'Alsace contribue largement par cette voie à la redistribution du revenu national. Au-delà des limites des six régions directement concernées, le Rhin-Rhône fera participer l'ensemble de l'économie française au dynamisme de l'économie rhénane. Il peut être un instrument particulièrement efficace d'une politique d'expansion orientée vers l'Europe et aussi vers la Proche-Orient. Le temps n'est plus où un commissaire général au Plan pouvait dire que la Méditerranée est devenue un lac arabe voué à la stagnation économique. Le développement auquel sont appelés les pays du Moyen-Orient qui disposent de l'« or noir » déplace déjà les centres de gravité et donnera une importance croissante aux courants d'échange Nord-Sud. Ces courants généraux de prospérité passeront-ils pour partie en territoire français ou au contraire la voie de Trieste et les régions situées le long de l'axe fluvial Rhin-Main-Danube, dont les Allemands poursuivent activement la réalisation, seront-elles les seules à en tirer profit ? Telles sont les questions que doivent se poser ceux qui auront à décider demain du sort du projet Rhin-Rhône.

Au-delà des intérêts régionaux, il s'agit d'un grand problème de stratégie économique et politique. J'ai confiance qu'une claire vision de l'intérêt national conduira nos responsables à prendre une décision positive.

(*) Président du Port autonome de Strasbourg, maire O.D.P. de Strasbourg.

UNE FENÊTRE SUR L'ATLANTI

par GABRIEL HOULIÉ (*)

Pour que l'« impériale voie fluviale du Rhône » jouant son rôle, il est nécessaire de la pourvoir de rentabilité. Nous réclavons depuis fort longtemps la — mais indispensable — modernisation du canal de Riquet le rendre accessible à la flotte « Freycinet » du réseau européen !

Mais nous réclavons en vain pour la section I Méditerranée-Rhône, après avoir obtenu la modernisation de la section Bordeaux-Toulouse, qui est ouverte aux « Freycinet » depuis le printemps 1974. Pourquoi ne pas cet effort entre Toulouse et l'étang de Thau, pour « ouverture » sur le Rhône et les ports méditerranéens ? Trop faible, coût élevé de l'investissement, sont mal très mal ! C'est la cale disponible qui fait défaut ici le fret ! Sur deux cent cinquante bateaux que compte la flotte fluviale de nos canaux il y a vingt ans, il en peine la moitié, et ce sont des artisans qui ont pu à force de sacrifices, par amour du métier. Les compagnies de navigation ont dû céder devant le peu de rentabilité de ce réseau.

Nos courtiers sont assaillis de demandes de bateaux acheminer vers la Méditerranée les céréales et les olives destinés à l'exportation. Parce que nous sommes les chers. Sur le canal latéral à la Garonne, entre Tou Bordeaux, grâce à une quinzième d'artisans qui ont tenté d'allonger leur péniche — à grands frais — de 31 à 39 mètres (sachant bien qu'ils s'enfermaient dans ce fluvial jusqu'à la problématique continuation des allongements des échuses du canal de Riquet), la : est un peu plus satisfaisante, mais loin d'être parfaite.

Quant on sait qu'il suffirait d'investir moins de 200 pour « ouvrir les fenêtres » sur la Méditerranée et le « est-à-dire » permettre, par l'allongement des solus échuses du canal de Riquet, long de 340 kilomètres, les des bateaux « Freycinet » ! Que cet investissement re le coût de 30 kilomètres d'autoroutes et moins du vurtisme du déficit de la S.N.C.F. en 1974 !

Quant on sait que la modernisation d'un axe fluvial Méditerranée, relié à l'artère du grand Rhône, ce à coup sûr à une amorce d'industrialisation pour le trides productions du terroir, permettant corrélativement c à l'irrigation !

On se demande pourquoi on conditionne ces travaux résultats d'une enquête de rentabilité !

Scrupules excessifs face à trois conseils régionaux nimes sur cette modernisation) et à des chambres de co et d'agriculture convalescentes que la conservation et le tionnement d'un outil de transport économique sont in sables au grand Sud-Ouest.

Ah ! Cet ergotage est bien français ! Il était q Sa pérennité nous étonne. Le souci de ménager les bchandelle pendant qu'on sacrifie de gros clerges !

(*) Président de l'Association des transporteurs fluviaux e

la façade rhénane française s'étend de Bâle à Lauterbourg sur 180 km

à la croisée des deux axes économiques fluviaux

- Saône-Rhin
- Rhin-Main-Danube

les collectivités alsaciennes ont, dans un cadre agréable, aménagé une série de zones portuaires et industrielles adaptées aux besoins des grandes entreprises du marché commun

INDUSTRIELS,

- qui cherchez le maximum de consommateurs desservis au moindre coût,
- qui voulez conserver la liberté et le choix de vos approvisionnements et de vos transports,

songez à l'Alsace rhénane

- au centre de gravité de l'Europe des transports
- au futur carrefour de l'Europe de l'eau

adressez-vous à :

PORT AUTONOME DE STRASBOURG	qui a équipé	1.480 ha
Et PUBLIC DU PORT RHENAN DE COLMAR/NEUF-BRISACH	qui a équipé	1.090 ha
Et PUBLIC DU PORT RHENAN DE MULHOUSE-OTTMARSHEIM	qui a équipé	1.580 ha
		4.150 ha

LAUTERBOURG 400ha
OFFENDORF 300ha
STRASBOURG 600ha
MARCKOLSHEIM 180ha
BIESHEIM 580ha
BALGAU 530ha
MULHOUSE (Rhin) 850ha
MULHOUSE (Napoléon) 460ha
MULHOUSE 270ha

Legende :

- à l'étude
- ⊙ en cours de réalisation
- ⊕ faiblement occupée
- ⊖ occupée à 25%
- ⊗ occupée à 50%
- ⦿ occupée à 75%

Industriels, faites vos comptes

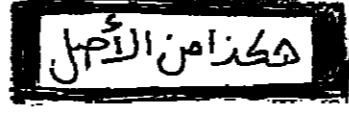
Le transport fluvial est économique et le réseau français est le plus long d'Europe

L'OFFICE NATIONAL DE LA NAVIGATION
Etablissement public au service de la Batellerie et des utilisateurs de la voie d'eau est à votre disposition :

Services Centraux
2, boulevard de Latour-Maubourg, 75007 PARIS
Téléphone 551.88.50 à 58 (postes 247 et 268)

Directions Régionales
à PARIS, ROUEN, COMPIEGNE, LILLE, NANCY, STRASBOURG, LYON, NEVERS, NANTES, TOULOUSE.

Dans la conjoncture actuelle les considérations relatives au coût des transports, à la crise de l'énergie et à l'environnement doivent logiquement vous amener à choisir la voie d'eau.



LA REVUE DES VALEURS

BOURSE DE PARIS

SEMAINE DU 17 AU 21 NOVEMBRE

LE « MARAIS »

Après avoir été d'humeur assez maussade pendant une bonne partie de la semaine, la Bourse de Paris s'est montrée un peu mieux disposée à la veille du week-end. Mais elle n'a pas manifesté beaucoup plus de vigueur à monter qu'à baisser.

Assez irrégulier lundi et mardi, mais toujours calme, le marché s'orientait à la baisse mercredi. Le lendemain, jour de liquidation générale, le repli des cours se ralentissait pour laisser place vendredi à un léger mouvement de reprise, qui permettait d'effacer tout ou partie des pertes subies précédemment.

Malheureusement des facteurs de dépression, les uns permanents, les autres récents viennent chaque fois peser de nouveaux points d'interrogation. Après le rapport Monguillan sur la taxation des plus-values, et la menace de mesures destinées à contenir l'expansion du crédit en 1976 (voir d'autre part), les résultats de la balance commerciale en octobre sont venus à leur tour jeter le trouble dans les esprits.

Comment faut-il l'interpréter? De façon favorable, à la manière des pouvoirs publics, puisqu'il témoigne, semble-t-il, du redémarrage de la consommation? Mais n'est-il pas aussi le signe que l'année 1975 s'annonce difficile pour le commerce extérieur? Et le chômage, dont le chiffre publié cette semaine a maintenant dépassé le million? Avant de se résorber, ce qui demandera encore beaucoup de temps, n'exercera-t-il pas un effet de frein sur la croissance en donnant naissance à de nouveaux conflits sociaux? Faute de pouvoir répondre à ces questions, la Bourse ne parvient pas à se faire une opinion bien définie sur l'avenir.

Contrariée par la baisse du dollar, la reprise de l'or à Londres en début de semaine n'a pas eu grand effet sur le prix du métal précieux à Paris, qui s'est stabilisé, avant de fléchir sur les nouvelles indications à la baisse venues d'outre-Manche. Le lingot a ainsi perdu 145 F à 20 480 F. Le naphtalène a été le grand perdant, revenant à 224,50 F. Le prix de la pièce de 20 F ne sera-t-il pas manipulé? Certains le prétendent. Mais cela reste à décrire.

Aux valeurs étrangères, forte baisse des mines d'or. Irrégularité des américaines et des allemandes et des pétroles internationaux.

8 millions pour 1974 et 1975 au développement de l'horlogerie électronique. Le capital de la

Table with 2 columns: Stock Name, Price Change. Includes CAILLON, Le Chiers, Creuset-Laird, etc.

Le président du groupe Consolidated Goldfields prévoit une diminution des bénéfices pour l'exercice en cours, qui se terminera le 30 juin 1976.

Le bénéfice de l'exercice en cours sera au moins égal à celui de 1974 (1 million de francs).

La reprise observée en septembre sur le marché du diamant d'Anvers se confirme. Les exportations ont atteint 4,7 milliards de francs belges en octobre, contre 4,1 milliards le mois précédent et 3 milliards en mai.

M. Jacques Chaine, président du Crédit lyonnais vient d'être nommé administrateur du Club Méditerranée. Le Crédit lyonnais décline, rappelle-t-il, une participation légèrement supérieure à 10 % dans le capital de cette société de vacances.

L'exercice 1975 de Saint-Gobain-Pont-à-Mousson sera « médioré » a confirmé le président-directeur général du groupe.

L'Air Liquide... BIC... L'Oréal... Club Méditerranée... Arjomand... Béchamel... Fresses de la Cité... St-Gobain-P.M... Sidex Rossignol... Chargeurs réunis...

M. Roger Martin, à une certaine tendance à la reprise — trop faible encore pour être définitive — se manifeste pour 1976, mais il faudrait être optimiste pour penser que l'année prochaine marquera la fin de nos tourments, a-t-il ajouté.

Les dirigeants de la firme hollandaise Akzo se refusent de suivre les recommandations du premier ministre, le Dr Joop Den Uyl. Ce dernier a préconisé que Akzo se fût filiale Enka, qui

se prépare à licencier du personnel en raison de sa mauvaise situation désastreuse, entament des conversations avec le mouvement syndicaliste international.

Pour les responsables de la firme, le risque serait trop grand de voir ce mouvement très puissant contrôler les investissements du groupe.

Pour le troisième trimestre, la société annonce une perte de 47,8 millions de florins contre un bénéfice de 67,7 millions de florins pour la période correspondante de 1974. Le déficit total de neuf premiers mois s'élevait ainsi à 154,8 millions de florins au lieu d'un bénéfice de 268,6 millions.

Du Point de Newmow annonce un dividende final de 1 dollar inchangé, faisant un total de 4,35 dollars contre 5,50 dollars.

La Société des minerais de la Grande Ile va prochainement

Le groupe Roffo, animé par M. Akesson, devrait enregistrer un bénéfice d'exploitation d'environ 2,5 millions de francs pour l'exercice 1974-1975 clos le 31 juillet dernier, contre un bénéfice de 1,9 millions de francs. On prévoit un déficit de 7 millions de francs pour la filiale Horstmann, dont les ateliers de Falaiseau seront arrêtés, une autre filiale, les spécialités C.D. ayant déposé leur bilan le 31 mai dernier, après une perte de 8 millions de francs.

La Compagnie des complexes, filiale de Schenker, annonce un bénéfice net de 6,85 millions de francs pour le premier semestre 1975 contre une perte de 7,5 millions de francs en 1974.

Le chiffre d'affaires d'Estor pour les neuf premiers mois de l'année s'élève à 5,96 milliards de francs contre 7,39 milliards de francs en 1974.

La société allemande Thyssen espère au minimum maintenir son dividende et s'apprête à augmenter son capital.

La société J.G. premier fabricant d'horlogerie de gros volume (51 % du marché), consacrera 10 millions de francs au cours des deux prochaines années (contre

Table with 2 columns: Stock Name, Price Change. Includes ANTOINE, Aguilaine, Aguilaine, etc.

Table with 2 columns: Stock Name, Price Change. Includes ANTOINE, Aguilaine, Aguilaine, etc.

Table with 2 columns: Stock Name, Price Change. Includes ANTOINE, Aguilaine, Aguilaine, etc.

Table with 2 columns: Stock Name, Price Change. Includes ANTOINE, Aguilaine, Aguilaine, etc.

Table with 2 columns: Stock Name, Price Change. Includes ANTOINE, Aguilaine, Aguilaine, etc.

Table with 2 columns: Stock Name, Price Change. Includes ANTOINE, Aguilaine, Aguilaine, etc.

BOURSES ÉTRANGÈRES

NEW-YORK

En dehors des cuivres, de la sidérurgie et des compagnies aériennes, tous les secteurs ont baissé.

Après une semaine de hausse, le marché londonien a repris sa monté.

Le marché de New-York a repris sa monté.

Après une semaine de hausse, le marché londonien a repris sa monté.

Le marché de New-York a repris sa monté.

Après une semaine de hausse, le marché londonien a repris sa monté.

Le marché de New-York a repris sa monté.

Après une semaine de hausse, le marché londonien a repris sa monté.

Le marché de New-York a repris sa monté.

Après une semaine de hausse, le marché londonien a repris sa monté.

Le marché de New-York a repris sa monté.

Après une semaine de hausse, le marché londonien a repris sa monté.

Le marché de New-York a repris sa monté.

Après une semaine de hausse, le marché londonien a repris sa monté.

Le marché de New-York a repris sa monté.

Après une semaine de hausse, le marché londonien a repris sa monté.

Le marché de New-York a repris sa monté.

Après une semaine de hausse, le marché londonien a repris sa monté.

Le marché de New-York a repris sa monté.

Après une semaine de hausse, le marché londonien a repris sa monté.

Le marché de New-York a repris sa monté.

Après une semaine de hausse, le marché londonien a repris sa monté.

